

DESDE EL PODER Y DESDE LOS HOMBRES. ELEMENTOS PARA PROFUNDIZAR EN LAS CARACTERÍSTICAS DEL CORSO EN EL GOLFO-CARIBE. SIGLO XVI¹

Rodrigo De la O Torres

ABSTRACT

The phenomenon of piracy is a subject that is still fertile ground for the work of inquiry and historical analysis in the Golfo-Caribe during the Colonial period. Indeed, in this paper we introduce beyond classical or common definition of corsican and corsair. Our goal is to give evidence of the complexity that encompassed both terms in the sixteenth century. On the one hand, we note that letters of marque granted by the French and English crowns were only part of the intervention of royal power in shaping armed corsairs. Furthermore, we identify not only a mosaic of social actors of diverse origins, which joined the ranks of boaters under corsican logo, but also a multiplicity of circumstances and situations that occurred during different cruises in waters of the New World. All this suggests that the Corsican be understood in the relationship between the upper echelons of power and men at sea level.

Keywords: phenomenon of piracy, corsairs, crown power, Golfo-Caribe, maritime space, maritime experience

RESUMEN

El fenómeno de la piratería, en el Golfo-Caribe durante la época colonial, es una temática que aún resulta ser campo fértil para el trabajo de indagación y análisis histórico. En efecto, en este escrito nos introducimos más allá de la definición clásica o común del corso y del corsario. Nuestro objetivo es dar evidencia de la complejidad que englobaron ambos términos cuando tuvieron vida en el siglo XVI. Por un lado, observamos que las patentes de corso otorgadas por las Coronas francesa e inglesa sólo fueron una parte de la intervención del poder regio en la conformación de armadas corsarias. Por otro, identificamos no sólo un mosaico de actores sociales de diverso origen, que engrosaron las filas de navegantes de embarcaciones bajo insignia corsaria, sino asimismo una multiplicidad de circunstancias y situaciones que ocurrieron durante diferentes travesías en aguas del nuevo mundo. Todo esto sugiere que el corso debe entenderse en la relación entre las altas esferas de poder y los hombres a nivel del mar. No obstante, tan sólo es un paso, una sugerencia de análisis. Aún haría falta retomar y/o

generar reflexiones respecto a piratas, bucaneros y filibusteros en el marco de que el fenómeno de la piratería fue un elemento relevante para la vida del Golfo-Caribe en los tres siglos de hegemonía hispana.

Palabras clave: fenómeno de la piratería, corsarios, poder real, Golfo-Caribe, espacio marítimo, experiencia marítima

RÉSUMÉ

Le phénomène de la piraterie dans le golfe de la Caraïbe pendant l'époque coloniale est un thème encore loin d'être épuisé pour les chercheurs et les historiens. Ainsi, cet article propose une présentation bien éloignée de la définition classique ou commune de la piraterie et des corsaires. Notre objectif est de démontrer la complexité qui entourait les deux termes lorsqu'ils sont apparus au XVI^{ème} siècle. D'une part, nous démontrons que les actes de piraterie encadrés par les couronnes française et anglaise ne représentèrent qu'une partie du pouvoir royal exercé dans la formation de flottes de corsaires. D'autre part, nous identifions une mosaïque d'acteurs sociaux de diverses origines qui grossirent les rangs des embarcations dites de corsaires, mais analysons également une multiplicité de circonstances et de situations qui eurent lieu au cours de différentes traversées dans les eaux du Nouveau Monde. Tout cela suggère que les actes de piraterie concernent aussi bien les hautes sphères du pouvoir de l'époque que les hommes qui naviguaient les mers. Néanmoins, cet article se veut être une simple suggestion d'analyse. Il s'agirait donc de poursuivre et/ou d'approfondir cette réflexion aux pirates, aux boucaniers et aux filibustiers car la piraterie fut un élément constitutif de la vie dans le Golfe de la Caraïbe pendant les trois siècles d'hégémonie espagnole.

Mots-clés : phénomène de piraterie, corsaires, pouvoir royal, Golfe de la Caraïbe, espace maritime, expérience maritime

Recibido: 2 marzo 2015 Revisión recibida: 11 agosto 2015 Aceptado: 13 agosto 2015

Introducción

El interés principal de este texto es realizar un estudio sobre el curso inglés y francés en el Golfo-Caribe en el siglo XVI que abarque tanto al campo de los poderes reales como a los hombres, que a nivel del mar dieron vida a esta parte de la historia. Para lograr enmarcar la pertinencia de este artículo conviene realizar una introducción apretada sobre el tema del fenómeno de la piratería. Así, en primer lugar colocamos los ámbitos generales en los que estuvo relacionado tal fenómeno para después enfocarnos a los actores

sociales. Una vez hecho esto, exponemos el problema que nos atañe en las siguientes páginas.

Una de las historias más visibles del Golfo-Caribe en la época colonial es aquella relacionada a entornos marítimos; específicamente donde participaron de forma activa navegantes franceses, ingleses, holandeses entre otros, que sin autorización de la Corona española se adentraban al espacio marítimo de esa región entre los siglos XVI y XVIII. El mosaico de esta historia ha sido configurado desde diferentes ópticas, que abarcan desde la descripción de agresiones (por ejemplo Juárez 1972; Ullivarri 2004; Bermúdez 1978; Pérez Martínez 2006) hasta aspectos económicos (por ejemplo García de León 2004 y 2014), políticos (por ejemplo Cruz 1997 y 2009; Delgado 2007), geográficos (por ejemplo Ita 2001; De la O 2014) y culturales (por ejemplo: Flores 2005). Lo anterior ha coadyuvado a generar un panorama que revela múltiples relaciones establecidas entre la actividad de aquellos nautas con diversas realidades del mundo colonial americano.

Para englobar todo lo anterior empleamos el término fenómeno de la piratería con el cual nos referimos a un conjunto de procesos articulados en la larga duración, sobre todo en la época colonial y en aguas del Atlántico y Pacífico americano. Fue "...una historia que poseyó dinámica propia que entre otras características logró irrumpir, trastocar y jugar un papel preponderante en la vida económica, política y cultural durante la época colonial" (De la O *Op. Cit.*: iii). Consideramos que fue un fenómeno de larga duración en la medida que incluyó la existencia de una serie de continuas condiciones similares a lo largo de los siglos XVI al XVIII en Europa y América. Era, en otras palabras, lo que podemos llamar la pervivencia de amplios contextos que fungieron como grandes telones de fondo tanto de procesos de mediana duración como de acontecimientos que alimentaron el desarrollo del fenómeno de la piratería.

En efecto, dos de los procesos históricos de dilatado aliento que fungieron como parte del escenario contextual del fenómeno de la piratería fueron, por un lado, la conformación de una primera globalización mercantil de antiguo régimen, y, por otro, las disputas y competencias de los poderes reales por los espacios americanos. En lo primero nos referimos a la extracción de recursos naturales de Indias por parte de las potencias europeas. Es en este ámbito que encontramos la gran mayoría de las hipótesis generales sobre el papel de la piratería en la conformación del comercio mundial en cuanto a que, corsarios, piratas, bucaneros y filibusteros fueron activos comerciantes que colaboraron con su respectivo grano de arena. El segundo campo fue contenedor de diversas manifestaciones de las rivalidades imperiales europeas entre las que destacan las prácticas de violencia, la cual fue una constante dentro del fenómeno de la piratería, además de que tomó diversas formas y

rumbos a lo largo de esa historia; derroteros que aún esperan a ser explotados, historiográficamente hablando, más allá de la narración de esos sucesos. Como consideraciones iniciales apuntamos que la violencia, en este marco, jugó diversos roles: como mecanismo para obtener botines, controlar espacios urbanos y embarcaciones, sobrevivir, castigar, etc., y como coadyuvante en la conformación de espacios y representaciones en y sobre el Golfo-Caribe durante la época colonial. En el último apartado de este trabajo retomamos, brevemente, algunas de las consideraciones recién señaladas en torno a la violencia.

Por supuesto, en todo ello estuvieron involucrados los hombres, los actores sociales que fueron protagonistas de los acontecimientos históricos derivados y enmarcados en los grandes contextos. Esto nos lleva, por una parte, además de todo lo anterior, a considerar la nomenclatura básica, la cual remite inmediatamente a parte de los actores sociales centrales en el desarrollo de la historia del fenómeno de la piratería, nos referimos a corsarios, bucaneros, filibusteros y piratas. Pero no sólo se trata de identificar a cada uno de estos personajes, sino que también es viable colocar una propuesta de segmentación temporal del fenómeno de la piratería a partir de las actividades de estos actores sociales. La división en fases responde a tiempos de mediana duración.²

Así, las parcelas del tiempo del fenómeno de la piratería fueron las siguientes: a) de 1527 a 1620-30 encontramos a los corsarios; b) de 1620-30 a 1670, en cuyos años registramos la existencia patente de contrabandistas así como el surgimiento de bucaneros y filibusteros. Estos últimos personajes representaron productos sociales americanos. De forma muy sucinta podemos señalar las características primordiales de unos y otros. Los bucaneros eran una especie de cazadores de ganado cimarrón, del cual aprovechaban carne y pieles con el fin de aprovisionar barcos extranjeros. El epicentro de esta actividad fueron las bandas norte y occidental de la isla La Española. En cuanto a los filibusteros, cabe señalar que este término derivó del empleo de un tipo de embarcación ligera para realizar actividades de saqueo en la mar. Filibusteros y bucaneros estuvieron presentes en los albores de la Cofradía de los Hermanos de la Costa (Lucena 1992:39, 150-156; García Venegas 1997:101-105; Bernand y Gruzinski 2005:536-538; García de León 2004:25; Franco 2008:74-75; Gall y Gall 2014:59-86 y 92-141); c) finalmente de 1670 a 1750 se desarrolló la época dorada de la piratería. Dentro de estos años hallamos como protagonistas a los piratas, los cuales básicamente eran navegantes dispuestos, en teoría, a llevar acabo asaltos a cualquier barco o puerto sin importar a cual Corona pertenecían (López Zea 2003:12; Jarmy 1987:129; Georget y Rivero 1994:19).

Si bien es cierto que contamos con definiciones aceptadas respecto a cada uno de los personajes, no todo está dicho. Esta división parte de

lo que la historiografía sobre el tema ha logrado conformar a lo largo de décadas de investigación. ¿Acaso es suficiente todo lo anterior para comprender a cabalidad los alcances e implicaciones que envuelve no sólo la terminología sino también las características de las fases y, por tanto, la participación de los hombres y poderes reales? O de otro modo ¿la nomenclatura establecida o aceptada al día de hoy sobre el fenómeno de la piratería abarca o envuelve satisfactoriamente la complejidad de esa historia? Consideramos que a pesar de lo hasta aquí dicho y del conocimiento alcanzado, en una escala de observación amplia, aún existen “zonas grises” u opacas en torno a los personajes arriba enlistados. Para introducirnos en la resolución de la pregunta anterior, es de subrayar que nos concentraremos sólo en el corso, es decir, navegaremos en el siglo XVI en el Golfo-Caribe. Para ello caminamos sobre dos ámbitos, desde “arriba” y otro a nivel del mar. El primero de ellos implica referirnos a la participación de los poderes reales o poderes regio, y por otra parte a las tripulaciones de naves corsarias, es decir con los hombres o actores sociales directamente involucrados. Así, los próximos apartados se detienen en estudiar cómo el poder regio dio sustento al corso pero también atendemos a los hombres que dieron vida al corso.

Nuestra hipótesis es que tanto desde ámbitos del poder regio como desde los actores sociales es posible conformar un panorama denso respecto a la definición de la actividad corsaria. Esto conlleva afirmar que el corso no sólo tiene que entenderse en función de la participación del poder real para dotar de legitimidad a la actividad marítima de sus respectivas naves y navegantes, sino que la vida en la mar dio aliento a múltiples circunstancias que enriquecieron la noción de corso y corsario. Las patentes de corso sustentaban cualquier actividad en el espacio marítimo en el entendido de que éste daba cabida a sinnúmero de situaciones que los nautas tenían que afrontar. Para corroborar lo anterior, en primer lugar planteamos algunas de las dificultades que presentan las definiciones de corso, corsario y de pirata y piratería. Luego nos dedicamos a caracterizar la participación de los poderes reales en la organización de armadas corsarias. Inmediatamente después traemos a escena a los hombres, a los corsarios así como registro de algunas de las realidades que tuvieron que afrontar.

Una delgada línea. Definir corso y piratería.

El primer paso es exponer las definiciones generales en torno al corso y la piratería. Iniciemos con los personajes. Para ello damos cuenta de las definiciones aceptadas, luego pasamos a subrayar las “zonas grises” o dificultades, a través de un ejercicio de comparación, que presenta el empleo de los términos en cuestión. Posteriormente

presentamos la relevancia del estudio que ahora nos ocupa. Para finalizar dedicamos algunos párrafos a propuestas enfocadas a superar la delgada línea que separaba a unos y otros protagonistas.

En cuanto a los piratas podemos indicar que eran aquéllos que básicamente se dedicaban al robo en mar y espacios costeros. Sobre esto existe un acuerdo generalizado entre diversos autores. Por ejemplo Jarmy Chapa escribe que por aquel término “se entiende un criminal independiente que roba naves de todas las naciones, en cualquier lugar” (*Op. Cit.*:129). Henry Georget y Eduardo Rivero señalan que este personaje es “simple y llanamente, un ladrón que ha hecho del mar y de las costas el blanco de sus rapiñas” (1994:19). Por su parte López Zea lo define como “al robador en el mar, privado y criminal, que sin contar con ningún permiso ni licencia de ningún gobierno saquea naos mercantes de cualquier bandera, incluso la propia, sin distinción de tiempos de guerra o paz” (*Op. Cit.*:12). Mientras que David Cordingly define que “era, y es, alguien que roba y saquea sobre el mar” (2006:XVII). Así, la primera característica que sale a flote fueron los actos de robo generalizado.

Partiendo de lo anterior, es posible establecer por los menos dos aspectos generales. El primero de ellos implica ubicar al pirata como uno de los riesgos para la actividad comercial marítima y portuaria. José Luís Azcárraga (1950) afirma que la piratería era un delito contra el derecho de Gentes, es decir, iba en contra de un conjunto de normas superiores y consuetudinarias aplicables a todos y cada uno de los pueblos con el fin de establecer relaciones basadas en las leyes y en la justicia, —esto desde el siglo XVI según Francisco de Vitoria. Azcárraga (*Ibíd.*) asevera además que “el pirata, teniendo la categoría de delincuente, no ha adquirido la propiedad de las cosas que haya podido tomar temporalmente” (p. 130). Por lo tanto, y como segundo ámbito general, el pirata estuvo ubicado, a partir de sus prácticas, al margen de la normativa social, lo que para la época puede traducirse como enemigo común o contrapuesto a las convenciones sociales. En este contexto, tal personaje actuó, presumiblemente, por sus particulares intereses, por cuenta propia y se inclinó a la desregulación, pues no vivía conforme a las normas de convivencia social.

Una vez que hemos expuesto algunas generalidades respecto al pirata es momento de colocar los criterios para distinguirlo del corsario. El rol de la legitimidad fue definitivo para distinguir al pirata del corsario al menos en el papel. Este es un rubro que estará presente a lo largo de este texto. Entonces, al curso marítimo lo podemos definir bajo tal consideración 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. (Azcárraga y de Bustamante 1950:27)

Los corsarios contaban con la anuencia de la autoridad para realizar ataques en la mar contra embarcaciones consideradas enemigas. En teoría, el funcionamiento del corso era el siguiente. En un contexto de guerra o luego de una agresión, las autoridades podían otorgar “comisiones de represalias a particulares”. Esto les permitió contar con derechos y obligaciones; lo primero refería a devolver el daño al enemigo; mientras que lo segundo traía consigo el reparto de la presa entre quien había otorgado la patente, carta o letra de corso y los propios corsarios (Lucena *Op. Cit.*:35-37; López Zea *Op. Cit.*:11-12; García Venegas 2003:561; Cordingly *Op. Cit.*:XVII-XVIII; Moreau 2012:31-32).

Así, el rey recibía participación del botín, pero también podía apoyar no sólo autorizando tal actividad sino entregando recursos monetarios o materiales, como por ejemplo embarcaciones aderezadas para la batalla. En tal sentido, esta práctica no era considerada robo sino apresamiento legal de bienes de todo tipo. De esta manera, el corsario podía ser un marino mercante, quien aceptaba las leyes y usos de la guerra, además de que “observaba las instrucciones de su monarca y ofrecía una fianza como garantía de que respetaba el orden establecido”. De nueva cuenta Azcárraga es útil para dar más especificaciones al respecto. Subraya que existieron dos tipos de corso: a) corso general, “ejercido por todos los súbditos de un Soberano contra los súbditos y propiedades marítimas del otro beligerante” y, b) corso particular o de represalias, aquel que fue “ejercido con la autorización de un Soberano, pero solamente por aquellos súbditos que los solicitasen practicar mediante la exposición de una ofensa o daños efectivos o imaginarios” (Azcárraga y de Bustamante, *Op. Cit.*:28).

Como pudimos apreciar, las definiciones en torno a pirata y corsario descansaban básicamente sobre el ámbito del “Derecho Internacional”. Desde este contexto es posible señalar algunas diferencias entre uno y otro. No obstante, en ambos son claros un par de puntos de similitud: los actos violentos y de despojo. Pero este coincidir viene a complejizar el panorama y a poner en tela de juicio las discrepancias para distinguir con cierto grado de certeza quién era quién. Esta situación no ha pasado desapercibida entre los investigadores sobre el tema. Por ejemplo, Azcárraga anota las hipótesis que provocarían que un corsario sea considerado pirata:

Cuando el barco pirata no posea patente. Cuando continúa su actividad corsaria después que haya expirado el plazo que se le marcó en su patente, o si la guerra ha terminado o si la dicha patente le fue retirada. Cuando el corsario ha aceptado dos o más patentes de distintos beligerantes. Cuando el corsario se apropie ilegal y directamente, en su

beneficio propio, de barcos y cargamento. Cuando el corsario acepte la patente de un Estado con la tajante prohibición a este respecto de su gobierno (en este caso puede ser tratado como pirata incluso por su propio Estado, que le otorgó la primera patente). Cuando el corsario viole las leyes del Derecho de gentes y use un falso pabellón. Cuando no presente voluntariamente su presa ante un Tribunal competente. Cuando el corsario haga su guerra en las aguas fluviales del enemigo. (Azcárraga y Bustamante *Op. Cit.*:131-132)

Probablemente estas circunstancias o prácticas podrían no haber marcado una frontera infranqueable entre el corso y la piratería, entre el corsario y el pirata. Por ejemplo, Ruíz Martínez (2010) señala que “muchas veces los corsarios eran confundidos con los piratas porque podían ejercer ambas profesiones, lo cual se prestaba a desconcierto” (p. 67). Por su parte, Lucena Salmoral (*Op. Cit.*) señala que si un pirata accedía a los servicios de algún rey pasaba a ser considerado como corsario, pero si luego no respetaba los acuerdos de paz o armisticios entre los Estados en conflicto, regresaba a la senda de la piratería (p. 38). Además de lo anterior, y a pesar de las definiciones establecidas, es posible detectar la ausencia de los diferenciadores de cada término. En algunos textos se admite que un “corsario era el pirata que navegaba, asaltaba y saqueaba bajo la bandera y al servicio de un país, con un documento, la patente de corso, que autorizaba atacar y apresar a las personas y los bienes de los enemigos de la Corona” (Archivo General de Indias 2010:23). Existe, entonces, cierta dificultad o “zona gris” cuando se quiere distinguir qué actividades realizadas, en aguas del nuevo continente, correspondieron a piratas y cuáles a corsarios.

Si seguimos lo anterior podríamos indicar que las diferencias, claras en su definición pero no en la práctica, estuvieron marcadas en realidad por una delgada línea que con suma facilidad se cruzaba en ambos sentidos. No obstante, algunos autores dan una sugerencia para establecer cierta claridad en el asunto de las definiciones. Salmoral emplea el término corso-pirata para englobar las actividades de unos y otros. La definición es la siguiente:

...un corsario dotado de patente gubernamental, que actúa contra los buques y puertos de otra nación a la que no se ha declarado oficialmente la guerra, pero que se le considera enemiga. [...] los corsopiratas no atacan nunca buques de su propio país [...] ni a los de países amigos del suyo [...] y actúan con todas las artes propias de la piratería contra bienes y propiedades de la nación tachada de enemiga. (*Op. Cit.*:38)

Este autor no deja a un lado las “zonas grises” sino que propone abarcar las actividades de corso y piratería dentro del contexto de una confrontación bélica, si bien no oficial, sí declarada tácitamente. De esta misma opinión es López Zea, quien señala que “cuando es difícil precisar

si eran corsarios o piratas, es correcto denominarlos corso-piratas” (*Op. Cit.*:12). Pero esta no es la única opción. A pesar de estos claroscuros es factible proponer un panorama más estable en torno dilucidar con mayor precisión, a partir de la participación de los poderes reales, los hombres y de algunas prácticas y circunstancias relacionadas estrechamente con el arte de marear, una definición de carácter más profunda en torno al corso y al corsario.

Poder real y corso

En este apartado nos concentramos en las diversas formas en las que tanto la Corona inglesa como la francesa dieron impulso a la actividad corsaria en el Golfo-Caribe durante el siglo XVI. Si bien partimos de la definición respecto al corso señalada líneas arriba, hay que subrayar que la participación de los poderes reales no estuvo sólo circunscrita al otorgamiento de las licencias o patentes de corso. Más bien, afirmamos que a lo largo de los procesos de organización de armadas navales estuvo presente la Corona real respectiva: además de otorgar legitimidad, también estuvo involucrada en el financiamiento e incluso en la dotación de embarcaciones. Esto permite ampliar el concepto fundamental del corso. Para introducirnos a las partes, dividimos esta sección conforme a cada una de ellas. Luego entonces, como ya dijimos anteriormente, aquí el asunto central fue la legitimidad concedida por los poderes reales a las actividades de sus súbditos en el espacio marítimo.

Como característica de orden general, y a nivel de las altas esferas de poder, cabe señalar que el corso fue una forma más de relación o vecindad entre los poderes reales del viejo continente. El corso fue instrumento de los poderes regios francés, inglés y holandés en las confrontaciones contra la Corona española, el cual permitió a esas Coronas acceder al espacio marítimo y las riquezas de Indias por vía del despojo o del intercambio comercial directo, o sea, los tratos y contratos entre navegantes no hispanos y la sociedad colonial en el Golfo-Caribe, dejando a un lado la intermediación de la Casa de la Contratación de Sevilla, situación que fue parte relevante de la expansión comercial de las Coronas inglesa y francesa en el orbe. En cuanto al ámbito bélico, el corso fue una herramienta empleada para intentar dispersar e interceptar recursos provenientes de Indias con los cuales la Corona hispana fomentó la construcción de una Monarquía y así socavar la hegemonía de aquel poder real. Así, las conflagraciones Franco-Hispanas por el dominio europeo en la primera mitad de la centuria decimosexta y las luchas Anglo-Españolas por la hegemonía marítima en el resto de aquel siglo fueron los grandes contextos o telones de fondo donde se desarrolló la historia que nos ocupa. Dejamos fuera a los Países Bajos porque su

participación en el corso sucedió desde las primeras dos décadas de la centuria decimoséptima.

La siguiente cita expresada por el rey francés Francisco I, a comienzos de la década de 1520 con motivo de la captura del llamado “tesoro de Moctezuma”, envió de Hernán Cortés y sus huestes al rey Carlos I de España, es un ejemplo adecuado para referir no sólo las implicaciones del corso acabadas de mencionar sino también la apertura o declaración de hostilidades en el espacio marítimo:

¿Que cómo habían partido entre él y el Rey de Portugal el mundo sin darle parte a él? Que mostrasen el testamento de nuestro padre Adán, si les dejó a ellos solamente por herederos y señores de aquellas tierras que habían tomado entre ellos dos sin darle a él ninguna de ellas, y que por esta causa era lícito robar y tomar todo lo que pudiese por la mar. (Díaz del Castillo 1632:Cap. CLXIX, fol. 164 r.)

Sirva también la anterior cita para señalar otro aspecto básico del corso. Esta actividad requirió dar aviso o comunicación a los contrincantes. Al respecto, Abreu y Bertodano (1746) señalaba que “...debe haber procedido públicamente la denuncia o declaración de guerra entre las dos Coronas o soberanías, para que proceda este derecho [la toma de presas]; pues de lo contrario, sería faltar al derecho de las Gentes...” (p. 3). De no contar con este marco, la actividad de los corsarios, en términos del derecho, caería en el campo de la piratería.

Como ya apuntamos, la expansión marítima comercial fue otro marco donde las Coronas otorgaron licencias de navegación. El comercio era uno de los principales motores que impulsaron el arribo de naves francesas e inglesas a América. Tanto fue así que, por ejemplo, la Corona Isabelina promovió la expansión del comercio inglés en diferentes partes del orbe; uno de los instrumentos fue el uso de naves corsarias. Los franceses también emplearon el corso para promover intercambios comerciales directos en Indias. Esto tampoco fue desconocido para la parte española, pues desde diferentes niveles políticos explicaron que los navegantes ingleses y franceses estaban activos como corsarios para participar de las riquezas de Indias por medios pacíficos o violentos. Esta fue la cara mercantil del corso en la medida que la presencia de navegantes galos y anglosajones en aguas del nuevo mundo era una afrenta a la prohibición, emitida por la Corona española, de que nautas no hispanos surcasen el mar de las Indias Occidentales.

En el caso de la Corona francesa, sus navegantes estuvieron en las costas de Canadá, en el Golfo-Caribe y en las costas de Brasil desde tempranas fechas del siglo XVI. Los franceses acudieron a las costas de Terranova y Labrador, en Canadá, para la pesca de bacalao. Desde 1508, quizá 1504, fue cuando inició tal actividad. Durante el siglo XVII la pesca en aguas norteanas de América logró conjuntar anualmente de

forma constante de 25,000 a 40,000 marineros de diferente procedencia. Canadá ofreció otras posibilidades marítimas: la caza de ballenas; además de ello las pieles de focas y morsas fueron objeto de interés (Meyer 1992:37-43; Moreau *Op. Cit.*:45-46).³ Los viajes oceánicos a las costas atlánticas de Sudamérica estuvieron motivados por la madera tintórea, llamado palo de Brasil. El portugués Alvares Cabral llegó a esos litorales en 1500, apenas tres años después arribó Paulmier de Gonneville. En un principio el corte del palo se realizaba en la costa pero conforme fueron agotándose los cortadores avanzaron tierra adentro. Una de las consecuencias de ello fue el trato con los indios. Entonces, uno de los aspectos importantes fue el retorno a las costas de Brasil, pues no se trataba "...en absoluto aquí de un establecimiento duradero, el comercio de la madera lo excluye...". Pero además de ello los galos extrañan plumas y animales exóticos (Meyer *Op. Cit.*:61-63).

Respecto a la expansión comercial de los ingleses en el orbe, podemos decir que desde 1551 los comerciantes anglosajones se instalaron en Marruecos cuando la hegemonía lusitana vino a menos luego de su expulsión por parte del muley Mohammed en 1540. En 1553 la expedición para descubrir un paso por el nordeste a Asia, y presumiblemente evitar a los corsarios berberiscos en el Mediterráneo, culminó en la creación de la Compañía de Moscovia en 1555. Esta Compañía fundó rutas de comercio terrestre con Persia a través de Rusia. También en 1553 comenzaron una serie de consorcios mercantiles que llevaron a cabo intercambios comerciales directos en Guinea. A partir de la década 1570 el comercio marítimo del Mediterráneo empezó a tomar vigor y ahí estuvieron los comerciantes ingleses. Éstos fundaron la Compañía de Turquía en 1580-1581. Pocos años después, en 1583, fue creada la Compañía de Venecia. Cada una de las Compañías fundadas fungió como cabeza de playa para penetrar comercialmente hablando el mercado de Oriente. De hecho, durante los últimos 20 años del siglo XVI las Compañías inglesas promovieron la creación de la Compañía de las Indias Orientales (Brenner 2011:28-35). En todo ello el dominio del mar jugó un papel fundamental debido a la conjugación de diversos ámbitos: política isabelina, una "justificación geográfico-nacional", según Ortega y Medina (1993:33), una "experimentación comercial generalizada" así como competir contra los hispanos y lusitanos en la exploración y explotación de "...nuevos y lucrativos mercados de importaciones" (Brenner, *Op. Cit.*:22).

Obtener una patente de corso

Como pudimos leer, el corso fue una herramienta de los poderes reales franceses e ingleses tanto para combatir a la Monarquía española y a la Corona lusitana como para hacerse presentes en el concierto de la

expansión ultramarina del siglo XVI. Esto permitió ampliar el concepto de corso, al incluir los aspectos comerciales como parte de las actividades de los nautas galos y anglosajones. Ahora bien, para pasar a planos más específicos tenemos que dirigir nuestra atención a la organización de las armadas o embarcaciones sueltas en corso.

¿Cómo fue el proceso para conformar naves en corso? La siguiente cita de Abreu y Bertodano (*Op. Cit.*) coloca un panorama sucinto sobre los elementos requeridos para establecer una empresa de corso, de tal modo indica que

...está justamente recibido entre las potencias, el que sus respectivos vasallos deban obtener licencia para ejercer el corso, a cuyo efecto se les libra la patente correspondiente, debiendo hacer constar que los bajel-les, que destinan, tienen el buque, fuerzas, y disposición conveniente, y dar fianza de no hacer daño a súbditos, amigos o aliados... (p. 13)

La licencia o patente de corso dotaba de legitimidad a las actividades de la empresa naval. La transmisión de este atributo daba comienzo cuando particulares, comerciantes o funcionarios reales promovían la organización de una empresa corsaria trasatlántica o circunscrita a aguas europeas. Éstos debían solicitar una patente o licencia de corso. Sabemos que tal documento podía entregarse de forma directa por el monarca o a través de la delegación, es decir, transmitir la legitimidad del poder regio por medio de funcionarios reales.

Ejemplo de una probable dotación directa de una patente de corso fue lo sucedido en 1528 con el capitán Diego Yngenios, navegante bajo lábaro galo. Éste salió hacia las Indias y en una carta escrita a la Real Audiencia de Santo Domingo redactó que "...os hago saber cómo partí de Francia por encomienda de mi señor, el rey de Francia..."⁴ Esta cita es un indicio de la relación de lealtad establecida entre el capitán corsario y su respectivo monarca, la cual fue manifestada frente a la otredad, representada por la parte española. Esto abre la posibilidad de indagar en torno a cómo se conformó y ejecutó tal relación de lealtad a partir de la legitimidad dada por el poder real a sus navegantes. Más adelante encontramos ejemplo similar pero para el caso inglés. Aunque cabe aclarar que consideramos que dar cuenta de lo dicho amerita otro trabajo. De hecho, este texto tiende a ser más un primer paso y no un estudio a fondo.

Ahora bien, en cuanto a muestras de transmisión de legitimidad a través de otras instancias, es decir, desde el aparato administrativo y no desde el rey directamente, podemos incluir los subsecuentes. El siguiente panorama sugiere que la delegación de la legitimidad por parte de la Corona gala recayó tanto en cargos de gobierno civil como militar. En 1571 René de Laudonnière, capitán de la Marina francesa y Jean de La

Fons, teniente de gobernador de Havre, dieron licencia al capitán Pierre Maillard para navegar con la nave “Condesa Testue”. Al año siguiente Raoul Regnard, receptor del Almirante de Normandía, dio licencia para que el capitán Jean Carrel saliese a la mar con una nave llamada “La Esperanza”. En 1583 Guillaume Le Héricy, señor de Pontpierre y *capitaine entretenu* —es decir, un capitán mantenido directamente por el rey francés—, dio licencia al capitán François Le Héricy para que con una nave llamada “Passavant” saliese a la mar (Barrey 1917:163, 164). En 1574 el capitán Juan Morel obtuvo licencia para zarpar por parte del gobernador de La Rochela “...que se llamaba Monsur de la Moy que no es católico y que éste les dio licencia para que viniese de mercante a las Indias del mar océano...”.⁵

En cuanto a los ingleses identificamos al menos dos características del corso en el siglo XVI. La primera de ellas tiene que ver con los primeros intentos de intervención directa de la Corona anglosajona en la organización de armadas corsarias. Como botón de muestra fue el caso de la nave inglesa que llegó a las islas La Española, La Mona y Puerto Rico. Según está plasmado en un documento se puede leer que el rey inglés “...había armado aquella nao y otra para ir a descubrir la tierra del Gran Can...”. En efecto, tal viaje contó con licencia de la Corona inglesa. Al respecto, un español, que tuvo por nombre Gómez Navarro, indicó que el maestre de aquella embarcación “...le preguntó si sabía leer en latín o en romance porque le quería mostrar la instrucción que traía del rey de Inglaterra...”.⁶ Esta situación cambió al avanzar la centuria.

El segundo aspecto tuvo que ver con lo siguiente: la participación del poder regio inglés no sólo habría sido con la investidura de la legitimidad, a través de la patente de corso, sino también con medios materiales. Los viajes de John Hawkins —1562, 1564, 1568 y 1595— y Francis Drake —1569, 1572, 1585-1586, 1595— contaron con la participación del poder regio de la Corona de Isabel I así como también inversiones de comerciantes ingleses. Tal vez esta forma de obtención de patentes de corso pueda explicarse gracias a que existió cierto pacto entre rey y súbditos en donde aquél aceptaba recibir muestras concretas de fidelidad a cambio de que aquéllos no fuesen obligados a participar de las políticas de expansión ultramarina. Durante el reinado de Isabel I el corso fue una actividad común, tal como apunta Maculay (1984), “...como sus súbditos no querían ser gravados para darle los recursos que necesitaba, tendía a apelar a su libre lealtad para que combatieran las batallas de ella...” (p. 221).

Aunque pocos han sido los datos, en la documentación inglesa consultada, es posible arrojar algunas consideraciones respecto a lo recién señalado, lo cual incluyó las obligaciones que las tripulaciones de naves corsarias adquirirían cuando se les revestía con la patente de corso. Para

ello recurrimos a un discurso emitido por el capitán Sir Anthony Sherley cuando se encontraba convaleciente en las costas de Cabo Verde, una isla africana, durante la expedición de 1595 que lo llevó hasta el Caribe. Luego de señalar que los hombres de esa armada eran cristianos bautizados, apuntó que formaban parte del cuerpo del reinado de Isabel I y por tanto leales a ella, pues eran "...súbditos de nuestra muy excelente soberana y le habíamos jurado obediencia...". Inmediatamente, subrayó el honor que representaba servir a la Corona y, por tanto, participar del crecimiento de Inglaterra para lo cual había que estar a la altura de tal encomienda: "...debíamos dirigir todas nuestras acciones en pro de su dignidad y al bien de nuestro país y no caer en ninguna acción baja o impropia...". Finalmente señaló la fidelidad a las decisiones que él tomase como cabeza de la expedición, "...y, como habíamos venido por amor a él a esta acción, por su bien debíamos amarnos como si él mismo todavía estuviese viviendo con nosotros..." (Goerget y Rivero 1994:233-234).

Financiamiento

En este apartado nos acercamos al financiamiento de las empresas corsarias pero no a través de las cifras, sino por medio de indicios tocantes al cómo funcionaba esta parte del procedimiento de conformación de armadas. El terreno económico, para sustentar la organización de las armadas, fue campo fértil para el establecimiento de financiamiento de diverso origen. En términos generales el recurso financiero provino de a) particulares, b) organizaciones comerciales, y c) la Corona real. Lo más común fue la convergencia de esos tres para lograr conformar una armada corsaria, al menos identificable para la segunda mitad del siglo XVI.

Según Barrey el financiamiento de cada una de las naves francesas que partieron a América desde Normandía se dividía en tres partes iguales. Por un lado, estaban los dueños de las naves y/o burgueses, los cuales se encargaron de proporcionar bastimentos, es decir las provisiones de comida para los hombres de la mar. El segundo tercio eran aquellos que daban los utensilios o instrumentos necesarios para la navegación así como llevar a cabo la carga de la nave y proporcionar las vituallas necesarias para cuestiones bélicas. Tanto los dueños de los barcos y/o burgueses y los vitualleros invertían su capital monetario o en especie con un interés a favor que giró, entre 1571 y 1610, alrededor del 40% y 60%. Finalmente, estaban los hombres que firmaban la carta de contrato de fletamento, es decir, aquellos mercaderes o comerciantes que acordaban con el maestre o capitán de la embarcación la carga y transporte de mercancías. Ellos tenían la obligación de pagar el sueldo

de la tripulación (Barrey *Op. Cit.*:98).

El financiamiento de armadas corsarias francesas podía pasar por inversionistas particulares. Tal vez fue el caso del capitán galo Sagre de Saavedra, el cual "...había armado el dicho navío, para venir a estas partes, en San Juan de Luz que son cinco leguas de Fuenterrabía..."⁷ Este navegante ingresó a las Indias en 1537. Algunos años más tarde, en 1566, un mercader llamado Cristóbal del Baguo indicaba que "...en la Rochela un señor de Sance y en Ruán, no sabe quién más de que cree que personas particulares..." eran los que estaban financiando el armado de naves. Ese mismo mercader dio algunos detalles respecto a algunos personajes que financiaban el armado de embarcaciones. Indicó que pudo comunicarse "...en Burdeos, en La Rochela y en Paris con tres hermanos, que son Francisco Lichán, Domingo Lichán y otro del mismo apellido, que son los que socorren con dineros y vituallas y mercaderías a Monsiuer de Monluque..."⁸ Otro ejemplo fue el financiamiento para la expedición del capitán Juan Morel en 1574. En este caso, uno de los marineros de aquella nave atestiguó que la organización de la empresa se había llevado a cabo en La Rochela, ahí "...la armaron cuatro gentiles hombres franceses y no sabe sus nombres..."⁹ A partir de estos datos, podemos aludir que el rey francés no habría estado involucrado directamente en la conformación de ese viaje a Indias sino sólo a través de su anuencia. Situación que deja entrever un posible creciente interés por parte de particulares para aventurarse a cruzar la mar océano y arribar a Indias.

En cuanto al caso inglés podemos apuntar que el financiamiento de empresas ultramarinas estuvo estrechamente ligado a "un proceso acumulativo de innovación comercial" por parte de la Compañía de Mercaderes Empresarios, quienes reaccionaron ante la crisis comercial inglesa de mediados del siglo XVI buscando nuevos mercados de importación en un mundo que en aquél entonces se encontraba en plena ampliación. En efecto, "la crisis proporcionaba el estímulo y la ocasión para una experimentación comercial generalizada; sobre todo, el intento de imitar y competir con los portugueses y los españoles en el descubrimiento y la explotación de nuevos y lucrativos mercados de importación" (Brenner *Op. Cit.*:27). Fue en este contexto donde la Corona Isabelina encontró un vehículo de expansión allende el mar; en pocas palabras se estableció un vínculo entre legitimidad, otorgada por el poder real, y el impulso mercantil de empresarios privados. Éstos lograron consolidar un poder político y económico en Inglaterra hasta inicios del siglo XVII. La Corona inglesa, por su parte, se posicionó firmemente en el horizonte de la expansión marítima.

Para esbozar lo anterior tomamos como ejemplo las travesías de John Hawkins a Indias. A través de ellas es posible afirmar que la

dotación de patentes de corso fue parte de la política de expansión ultramarina generada por la Corona inglesa. Esto explica la creciente y paulatina participación del poder regio en el financiamiento de aquellas empresas marítimas. El primer de viaje de John Hawkins realizado a las Indias en 1562 estuvo respaldado por la inversión de particulares, “honorables amigos” de aquel capitán, a saber: sir Lionell Ducket, sir Thomas Lodge; M. Gunson, su suegro, sir William Winter, M. Bromfiel y algunos otros; todos ellos probablemente residentes en Londres (Hakluyt 1904 [1586], Vol. X:7). Hay que señalar que Hawkins realizaba continuamente viajes comerciales a las islas Canarias. Ahí logró asociarse con un vecino español, llamado Pedro de Ponte, para introducir esclavos negros y productos ingleses a La Española. En febrero de 1564 iniciaron los preparativos para la siguiente expedición de Hawkins a América. Ésta se sostuvo en inversiones provenientes de la ciudad londinense que además incluyó apoyo monetario de algunos políticos isabelinos. Al respecto Rumeu Armas da la siguiente lista: conde de Pembroke, lord Robert Dudley, lord Clinton, sir William Garrard, sir William Chester, Benjamin Gonson, Edward Castlyn y William Winter. Probablemente William Cecil, secretario de la reina Isabel I, estuvo también involucrado (Rumeu 1947:103-106, 138).

Durante 1567 John Hawkins impulsó los preparativos para un tercer derrotero al nuevo mundo, el cual fue de mucha mayor envergadura respecto a los dos previos. Una de las condiciones establecidas en aquella ocasión fue el depósito, por parte de aquel capitán, de una fianza a la Corona inglesa de 500 libras, “...como garantía de sus lícitos propósitos...”, es decir, aseguraba no incursionar en Indias sino sólo a Guinea; por supuesto que ello no fue así. La lista de inversionistas incluyó a hombres que aportaron económicamente en el primero y segundo viaje. Así tenemos a sir Ducket, sir William Garrad, Rowland Heywrad, William Winter, Leicester, Pembroke, Gonson, Castly, además de los hermanos Hawkins. Prácticamente todos ellos ubicados en Londres. La última empresa de Hawkins fue en 1595. El apoyo real estuvo desde el inicio. Según Rumeu el financiamiento llegó gracias a que “el pueblo concedió cuantos subsidios solicitó Isabel para la expedición” (*Ibid.*:199, 365).

Embarcaciones

Pero también hay que subrayar que el origen de las embarcaciones aporta información sobre la participación del poder regio. Pongamos sobre la mesa el caso francés. Dijimos páginas atrás que jurídicamente el corsario suplantaba, bajo licencia, al ejército real. Para los años en los que nos situamos, Francia no contaba con una Marina Real, motivo por el cual el empleo de embarcaciones privadas para realizar el corso

fue algo común. Roncière señala que marineros galos, tanto gentiles como miembros de la nobleza, salieron a la mar para ejercer el corso como una medida militar contra las embarcaciones hispanas, esto en el marco de las guerras Franco-Hispanas. Estos actos tienen su explicación en la cohesión que al interior de Francia existía a favor de Francisco I y a la capacidad de este monarca para mantener una corona sometida a las "...mismas instituciones, con intereses comunes y disponiendo a su arbitrio de los recursos financieros de la totalidad de la nación (sic)..." (*Ibíd.*:67-68). Tomemos de nuevo los registros de salidas de naves galas desde Normandía. En esos datos no encontramos alguna especificación sobre si aquellas embarcaciones eran o no pertenecientes a la Corona real. No obstante, Francia no dejó de lanzar embarcaciones a la mar, por lo menos desde Normandía y entre 1571 y 1610.

En cuanto al caso inglés podemos decir que la participación del poder real como origen de algunas embarcaciones se remontaba al reinado de Enrique VIII. Este rey creó la Marina Real y con él las embarcaciones sufrieron modificaciones técnicas con el fin de estar dispuestas para la batalla en alta mar. Ese rey impulsó la modificación de navíos, "el nuevo tipo de barco de guerra inglés tenía tres veces o más la longitud de su manga...". Además de ello fueron abiertas troneras donde "...asomaban las bocas de hierro de los grandes cañones de hilera, listas a soltar la tremenda andanada..." (Macaulay *Op. Cit.*: 204).

Retomemos el ejemplo de los viajes de John Hawkins para observar a través de las embarcaciones que dispuso otra forma de participación de la Corona inglesa. Podemos observar que la primera travesía, en 1562, contó con sólo tres embarcaciones, de las cuales dos pertenecieron a la familia Hawkins: "Salomón", "Swallow" y "Jonás". Es decir, no encontramos participación de la Corona real al menos en este aspecto. No obstante, los resultados favorables de la inicial travesía propiciaron que el segundo viaje de Hawkins, a la ínsula La Española, contase con una embarcación perteneciente a la Marina Real, se trataba del "Jesus of Lubeck". Este navío fue arrendado a la compañía que financió la segunda expedición comercial de aquel capitán al nuevo mundo con lo cual obtenía de las ganancias cierto porcentaje la Corona inglesa. El "Jesus of Lubeck" también formó parte del tercer viaje de Hawkins a América en 1567-1568 pero no fue la única embarcación de la Marina Real pues otro navío llamado "Minion" se sumó a la armada inglesa. Esta expedición incluyó asimismo cuatro naves, pertenecientes a particulares, las cuales eran nombradas de la siguiente forma: "William and John", "Swallow", "Angel" y "Judith". La Marina Real incrementó su participación en cuanto a disposición de embarcaciones para las empresas de Hawkins. En el cuarto y último viaje, este capitán contó con seis naves de la Marina Real, los navíos "Garland", "Defiance", "Hope", "Foresight"

y “Adventure” y un galeón llamado “Bonaventure”. A todas ellas las acompañaron 27 embarcaciones mercantes (*Ibíd.*:108; 138-139; 199; 365).¹⁰ Resulta claro el creciente apoyo material que otorgó la corona de Isabel I a aquel súbdito suyo.

La participación del poder real de la Corona inglesa en expediciones corsarias hacia el Golfo-Caribe continuó a lo largo del siglo XVI. Por ejemplo, la armada del séptimo viaje del conde de Cumberland incluyó una nave perteneciente a monarquía anglosajona. Se trataba de una “...pequeña pinaza de 12 toneladas...” llamada el “Discovery”, el cual era perteneciente a “...Su Señoría...” (Georget y Rivero *Op. Cit.*:127). Este caso revela otro aspecto del curso desde el campo del poder regio: la participación de barcos pertenecientes a la Corona anglosajona implicaban una parte del botín obtenido durante la expedición, el cual iba, muy probablemente, destinado a las arcas reales: “...habiendo pasado unos ocho meses en el país, y habiendo logrado algún botín para Su Señoría [...] decidieron pasar allí algún tiempo y retornar luego a Inglaterra” (*Ibíd.*:134).

Con todo lo expuesto en estos apartados podemos señalar que las empresas corsarias implicaban la participación de la respectiva Corona no sólo a través del otorgamiento de patentes o licencias de corso sino estaban involucradas en ámbitos financieros e incluso dotaban a las armadas con naves pertenecientes a las Coronas. Es decir, la definición del curso desde la participación de los poderes reales no puede limitarse a la sola entrega de la autorización para salir en corso. Entonces es factible pensar que el curso fue un marco propicio para situar y canalizar las aspiraciones expansionistas de poderes reales distintos al español y portugués. Aquí sólo mostramos un panorama breve, el cual es suficiente para continuar profundizando al respecto.

En términos generales es posible conformar un panorama que viene a confirmar lo indicado al inicio de este apartado: la participación de los poderes reales en el corso no estuvo limitada a emitir las licencias de navegación, sino que también participó en el financiamiento y dotación de embarcaciones para las empresas navales. Por supuesto, las particularidades respecto a cada Corona esperan investigaciones de mayor profundidad. Las Coronas francesa e inglesa al haber asignado patentes o licencias para salir a la mar daban legitimidad no sólo a acciones armadas sino también comerciales de sus nautas. Por supuesto, esto a escala geopolítica y geoeconómica mundial tuvo consecuencias hondas: la expansión europea y la conformación de un sistema económico mundial de antiguo régimen.

Los corsarios desde los corsarios

En este apartado nos enfocamos a señalar características de los actores sociales que dieron vida a esta actividad. Es decir, nos colocamos a nivel del mar para reconstruir un panorama general respecto a los corsarios. Para ello atendemos los siguientes ámbitos: la composición social de las naves corsarias, las razones o motivos que tuvieron esos hombres para embarcarse así como referencias respecto a la actividad comercial como una forma de hacer vida en el espacio marítimo. Todo esto formó parte de lo que podemos llamar experiencias marítimas, es decir, todas aquellas situaciones o circunstancias que eran susceptibles de acontecer en la mar y que forjaban una serie prácticas y representaciones asumidas como inherentes a la vida sobre las olas. Por supuesto que esto no fue exclusivo de las andanzas de los nautas que dieron aliento al fenómeno de la piratería. Más bien, éste fue parte de un universo aún más amplio: la historia marítima. Con ello advertimos la existencia de similitudes y características compartidas entre las diferentes historias de la historia marítima. No obstante, el objetivo no es realizar un ejercicio comparativo, sino caracterizar a los corsarios. Podrá venir después un análisis respecto a las convergencias y divergencias en este ámbito.

Para iniciar, exponemos algunas ideas respecto a las embarcaciones. Las naves fueron el medio por el cual logró penetrarse el espacio marítimo y así transportar de una costa a otra a los hombres, sus ideas y las cosas. Al barco podemos catalogarlo como un objeto común de la cultura material en diferentes espacios del orbe, en pocas palabras fue un elemento universal a la vez que *sui generis* según el contexto en el que fue empleado y vivido. Por ejemplo el barco, según apuntan, Linebaugh y Rediker (2005) constituyó para el mundo occidental

...un marco en el que cooperaba un gran número de trabajadores para realizar tareas complejas y sincronizadas bajo una disciplina jerárquica y de esclavitud en la cual la voluntad humana estaba subordinada al equipamiento mecánico, todo ello a cambio de una retribución monetaria. (*Ibíd.*:176)

Tanto las embarcaciones como quienes laboraban dentro de ellas fueron "...vínculo entre los modos de producción y contribuían a expandir la economía capitalista en el marco internacional" (*Ibíd.*:177). Lo que se traduce en que las naves llegaron a concretizar los enlaces entre los diferentes espacios del orbe, entre los espacios de producción de las materias primas y los espacios de transformación de éstas. Pero además de estas concepciones de carácter económico, el barco fue también un espacio que daba cabida a diversas formas de vivir el océano, por ejemplo como un espacio de habitación cotidiana mientras duraba la travesía o como un espacio de cautiverio (Trejo 2005:145-146, 148-154). Las

embarcaciones corsarias no fueron ajenas a todo ello, debido a que formaron parte de la historia de la construcción social del espacio marítimo.

Los hombres

Distinguimos dos vertientes dentro del ámbito social de las naves corsarias. Una tuvo que ver con la organización al interior de las embarcaciones. Otra, a la composición social de la tripulación de las naves corsarias. Por un lado, las naves corsarias siguieron los patrones comunes de clasificación y distribución de responsabilidades dentro de los barcos. Por otro lado, la conformación de la nómina de las embarcaciones corsarias fue múltiple, pues incluyó tanto a miembros de “arriba” como de “abajo”. Pero además, esta forma de vivir el espacio marítimo albergó a hombres de oficio o especialización no necesariamente ligada a las faenas en el mar. Así, según lo anterior y en pocas palabras, podemos afirmar que el curso tan sólo fue una forma más de vivir el espacio marítimo. Desarrollemos pues estas ideas.

Cuando nos referimos a los recursos humanos de los barcos navegamos en torno a la organización social al interior de las naves. Por principio de cuentas entendemos por marinero al hombre que “...anda en la mar con navío” (Covarrubias 1611:1076, 2). Esto implicaría que toda aquella persona que estaba a bordo de embarcaciones entraba en tal definición. No obstante, existieron marcadas diferencias al interior. La tripulación se define como el grupo de hombres que “...se embarcarían para trabajar en el gobierno y buen funcionamiento de la nave...” (Trejo *Op. Cit.*:141). El trabajo estuvo dividido y jerarquizado. Al respecto Juan García de Gallo indicaba que el navío era “...una república concertada en su gente, o un convento de religión que con la obediencia de un superior se gobierna y acudiendo cada uno a su puesto se conserva en orden” (Gallo de Miranda 1621, Cap. 27:223). Podemos plantear dos niveles, aquellos hombres ubicados en la plana mayor y aquellos otros situados en la plana menor. El conjunto de puestos que podemos considerar como parte de la plana mayor de embarcaciones corsaria fueron los siguientes: cargo de gobierno, capitanes; cargos de administración, maestro, contra maestro; cargo de navegación: piloto. Mientras que los miembros de la plana menor eran los pajes, grumetes y marineros. En la Tabla 1 podemos observar las características de cada uno de los niveles de la organización básica de las naves, lo cual también puede aplicarse a las corsarias.

Es momento para concentrarnos en algunos aspectos biográficos para arrojar luz respecto a la composición social de las naves corsarias. Iniciemos con la plana mayor. Definitivamente los capitanes corsarios cumplieron, en su mayoría, un requisito fundamental: su conocimiento y/o experiencia en

Tabla 1. Jerarquía general de las embarcaciones en el siglo XVI

Plana Mayor		Plana Menor	
Cargo	Características	Cargo	Características
Capitán	Alto escalafón dentro de la jerarquía marítima. Encargado de mantener el orden en la embarcación, impartía justicia, supervisaba que el cargamento no sufriese daños. Dirigía a los hombres durante las batallas navales como máxima autoridad en materia bélica. Hombre conocedor de las faenas en la mar.	Paje	En pocas palabras eran aquéllos que fungieron como los sirvientes o criados del capitán, maestre o piloto. Se encargaban de la limpieza, de servir la comida, de anunciar las horas.
Maestre	Estaba encargado de la administración comercial de la nave, lo cual incluyó recibir, fletar y entregar las mercancías, comprar bastimentos.	Grumetes	Para alcanzar este nivel era necesario conocer los aparejos de las naves así como saber remar, bombear agua y la función y manejo de las distintas velas.
Piloto	Era el encargado de conducir la embarcación a través del mar. Debía de contar con los conocimientos y experiencia suficientes. El pilotar una nave era un área especializada, pues implicaba nociones de astrología, matemática y cosmografía.	Marineros	Llevaban a cabo las faenas cotidianas del trabajo dentro de la embarcación. Eran hombres que contaban con mínima experiencia en el oficio del mar.
Escribano	Era el consignatario de la embarcación. Su labor consistió en llevar registro de la entrada y salida de mercancías de la nave.		

Fuente: Gallo de Miranda *Op. Cit.*, Cap. 23:223-229.

el arte de la navegación. Uno de los primeros registros de embarcaciones, bajo bandera francesa, que surcaron algunas islas de Tierra Firme y de las Antillas Mayores data de 1528. En esa ocasión el capitán corsario era un "... español llamado Diego Yngenios y dicese natural de Huelva...".¹¹ Gonzalo Fernández de Oviedo afirmó que aquel navegante era "...un mal español, natural de la villa de Cartaya..." (Fernández de Oviedo 1992 [1535], Primera Parte, Tomo II, Lib. XIX, Cap. XIII:209.). Este capitán fue quien concretizó el interés real galo para hacerse presente, por primera vez, en aguas bajo dominio hispano en América.

El capitán Sagre de Saavedra llegó a aguas del nuevo mundo en 1537. Según la declaración de uno de sus prisioneros, llamado Alonso de Escalante, podemos consignar que Saavedra era de "...Heriepa (sic) que es en Francia...". Este capitán era "...un hombre de mediano cuerpo rehecho y bien gestado, con una barba bermeja...". Además de estos rasgos distintivos, el declarante no dejó de referir otras características del cuerpo de aquel francés, "...y que en la pierna derecha le vio este testigo una señal de cuchillada desde la rodilla abajo, el cual, por la dicha herida, parecía que no podía encoger la dicha pierna y cojeaba de ella...".¹² Además de esta descripción física, la declaración del español puede referir a una tendencia respecto al origen geográfico de los capitanes de naves corsarias con insignia de la flor de lis; a diferencia de Yngenios, Saavedra sí era natural de algún sitio del reino francés. Con estos pocos datos, es posible, al menos, referir que estos capitanes tenían la suficiente experiencia en la mar como para cruzar el Atlántico y adentrarse a las aguas caribeñas.

Como ya dijimos, la diversidad fue un rasgo característico de las naves corsarias. La tripulación del capitán Diego Yngenios estaba conformada por "...franceses e ingleses e vizcaínos e portugueses e tadescos y genoveses y levantiscos...".¹³ En marzo de 1537 Alonso de Escalante fue interrogado por el gobernador de Panamá respecto a la composición humana de una nao francesa, capitaneada por Sagre de Saavedra, que había tomado una nao española que salió de Santo Domingo hacia Nombre de Dios, en Panamá. Escalante viajaba en la nave hispana; él, como el resto de la tripulación y pasajeros, fue hecho prisionero. Declaró que "...la gente que venía en el dicho navío podrían ser hasta cien hombres, los cuales parecieron a este testigo en sus lenguajes que unos eran de San Juan de Luz y Bayona y de Francia...".¹⁴ De esto se derivó una característica, posiblemente bastante común, de la vida al interior de una embarcación corsaria: la verticalidad en el gobierno de la nave. No podemos saber bajo qué condiciones se embarcaron aquellos hombres.

Pero también contamos con registros donde los hombres que conformaron las tripulaciones no eran, necesariamente, variopintos, sino más inclinados a la homogeneidad, al menos en cuanto a origen de cada uno de los miembros, es decir, a que provenían de lugares ubicados dentro de las fronteras de la Corona de la cual eran súbditos. Una muestra de ello fue la embarcación del maestre inglés Paulo, su tripulación constaba de "...30 ó 40 hombres y muchachos y cuatro mujeres y los dichos hombres parecían unos marineros y otros pasajeros...", todos ellos anglosajones. Esta nave partió a las Antillas en abril de 1616.¹⁵ Otro ejemplo que podemos situar en esta categoría fue la gente del capitán inglés Asterrguy que navegó en el Caribe en 1619-1620 y estaba formada básicamente por "...ingleses excepto el trompeta que es francés y los dos negros..."; el

galo llevó por nombre Pedro, mientras que un negro fue llamado Andrés y el otro Diego. En total 58 hombres.¹⁶

Ahora bien, es posible profundizar aún más respecto a la composición de la tripulación de las naves. El siguiente ejemplo tuvo como primera característica una homogeneidad, más o menos clara, en la constitución social de sus miembros. Se trata de una nave francesa llamada “La Serpiente”. Era una embarcación de 100 toneladas con 42 hombres bajo el mando del capitán Richard Arddenne. Del total de miembros de esta embarcación contamos con 11 testimonios que permiten reconstruir algunos aspectos biográficos de aquellos navegantes. Un primer panorama indica que prácticamente cada uno de ellos formaba parte de la plana menor dentro de “La Serpiente”. Si iniciamos desde la parte baja, dentro de la organización de trabajo en la nave, tenemos que mencionar a los grumetes. Uno de ellos era Mamel Carror. Este hombre era natural de Conque, un pueblo ubicado en Bretaña —Francia. En 1573 dijo que contaba con 18 o 19 años. Expresó que su oficio, dentro de la nave dirigida por Rixarden, era el de grumete. Floristán Mauban era originario de Nuestra Señora de Gracia, cerca de Ruán. Al momento del interrogatorio indicó que tenía 21 o 22 años de edad. Con este personaje podemos observar un doble trabajo, pues afirmó que su oficio era ser “tonelero y también servía de grumete”.¹⁷ Ahora bien, este par de hombres eran relativamente jóvenes que iniciaban en los quehaceres marítimos.

No obstante, la edad no era impedimento para comenzar a formar parte de ese mundo. Mial de Sur nació en el pueblo de Cauldo en Francia. Contaba con 27 años cuando estaba frente a los odores de la Real Audiencia de Santo Domingo rindiendo su declaración. Este personaje expresó que antes de abordar “La Serpiente” había sido labrador. Aunque no especificó qué oficio desempeñó en la nave podemos sugerir que era un grumete, pues “servía al capitán en lo que él le mandaba”. Otro caso similar fue el de Héctor Martín; también era labrador y tenía 26 años de edad natural del pueblo de Encraibila (sic) en Francia. En la embarcación “trabajaba en el dicho navío en lo que le mandaba el capitán”.¹⁸ En estos dos últimos casos ninguno de esos personajes ejerció su oficio de tierra en la mar, por lo que al estar sobre ésta no había más camino que iniciar en el conocimiento de los oficios y particularidades de las faenas marítimas.

El siguiente escalafón luego del cargo de grumete era fungir como paje. En este caso Juan Ermiar indicó que tenía tal papel. Era natural de Havre de Gracia. Este hombre era el de menor edad, dentro de los 11 que fueron abandonados en Tierra Firme, y probablemente, fuese uno de los más pequeños en cuanto a edad de toda la tripulación. Antes de haber sido paje en Francia se dedicaba a aprender el oficio de zapatero,

porque según apuntó “su padre era zapatero”. No podemos afirmar si el haber sido aprendiz de zapatero permitió colocarse como paje y no como grumete, o ¿acaso alternaba oficios, es decir, aprendía sobre zapatos a la vez que había realizado trabajos en embarcaciones? Por su parte, Jacque Hernande, quien nació en San Bartolomé, era oficial herrero en tierra; en la mar fungía, según declaró, como “marinero y de este oficio servía”. Estos últimos ejemplos pueden evidenciar la transformación de oficios en contextos marítimos. En cambio, Juan Mizel dijo que su papel en “La Serpiente” era ser marinero como único oficio. Contaba con 20 años de edad que iniciaron en Havre de Gracia. Este hombre, podemos inclinarnos a pensar, contaba con un grado más de especialización dentro de la escala de oficios marítimos, esto implicó un camino de aprendizaje del cual no es posible arrojar dato alguno.

Los siguientes tres personajes formaron parte del cuerpo de labores específicas no relacionadas al funcionamiento del navío francés. Juan Lubel era un joven galo de 16 o 17 años que si bien no especificó su papel dentro de la embarcación es posible sugerir, desde su declaración, que era un comerciante: “traía cierta mercadería en el dicho navío y que la venía a vender para el dicho Brasil donde el dicho capitán dijo iba”. ¿Fue representante de algún comerciante francés? Desafortunadamente hallar más información sobre él no ha sido posible. Pedro de Emballo fue natural de Havre de Gracia y hacia 1573 contaba con 22 años. En su ciudad natal se desempeñaba como oficial sastre, trabajo que continuó ejerciendo en “La Serpiente”. Otro miembro de la tripulación con un oficio fue Esteban Mulet. Éste era tejedor de lienzos de 25 años aproximadamente, quien sólo indicó que era francés. Por su parte, Tomás Merlín era oriundo de un pueblo llamado San Bartolomé Preso, próximo a Ruán, y tenía “...26 años o 27 años”. Se desempeñaba como herrero del navío, cuyo oficio realizaría en Brasil de haber llegado ahí.¹⁹

El espacio marítimo también era lugar para ejercer otro tipo de profesiones, como por ejemplo aquellas relacionadas con lo militar. Para ilustrar lo anterior presentamos el caso de un inglés llamado Pascual Sandre. La mañana del viernes 30 de enero de 1598, en la ciudad de México, el señor inquisidor, licenciado don Alonso de Peralta, esperaba en la sala de audiencia del Santo Oficio de la Inquisición la llegada de un hombre llamado Pascual Sandre, quien había pasado la noche anterior en las cárceles secretas de aquella institución. El interrogatorio inició con una pregunta que indagaba sobre los datos biográficos básicos de aquel preso. Respondió indicando que “...se llama Pascual Sandre, natural de la ciudad de Londres en el reino de Inglaterra. Y que es de edad de 24 años. Y que ha sido soldado en Francia en favor de Bandoma en el campo contra los cristianos...”²⁰ En términos generales la biografía de este londinense atravesó diferentes niveles contextuales: su familia y él

eran protestantes, desarrollaban su actividad económica como tejedores, concretamente fabricando y vendiendo paños. No obstante, Sandre se convirtió en soldado participante en combates marcados por la rivalidad entre católicos y protestantes. Reconstruir la biografía de este personaje sirve para analizar la trayectoria de un hombre que terminó formando parte de una embarcación corsaria que cruzó el océano Atlántico.

Muy probablemente, 1574 fue el año en que llegó al mundo. Su padre era Juan Sandre, natural de Cornueles; su madre, María de Sandre, nació en Londres. Ambos tenían oficios relacionados con la producción telar: Juan era tejedor de paños y María era costurera. Respecto a su niñez, Sandre, no aportó ningún dato más allá de que “nació en casa de los dichos sus padres”. También indicaba que “no estudió en ninguna facultad y que el dicho su padre le enseñó a leer”. A los 16 años trabaja junto a su padre “...andando un torno cuando tejía...”.²¹ Los antecedentes laborales de su familia estaban asentados en tierra y no sobre la mar. Su abuelo paterno, Richard Sandre, era labrador así como su “tío hermano” Juan Sandre; tres “tíos hermanos” por línea materna no tenían vínculo directo con el mar por vía laboral. Así, Rafael Gurman hacía “excusillas de palo y cucharas”, Nicolao Gurman labraba la tierra y Jorge Gurman fungía como escribano en Londres. Tal vez el vínculo más cercano a los oficios marítimos era sólo su abuelo materno, Richard Gurman. Oriundo de Londres, estaba dedicado al comercio de sedas.²²

La historia de Pascual Sandre comenzó a dirigirse al entorno marítimo cuando Conres Glesfar, capitán de la reina de Inglaterra, Isabel II, llegó a casa de Juan Sandre. Según declaró Pascual, fue arrebatado forzosamente de su entorno familiar cercano, pues Glesfar “tomó a este por fuerza para que le sirviese de paje y le llevó a Greenwich, a casa de la reina”. Esto sucedió cuando tenía 16 años, o sea, en 1590. Ahí permaneció por un año. Al concluir ese período, del cual nada reveló en su interrogatorio, daría comienzo una trayectoria en ámbitos relacionados con la guerra. La primera campaña militar duró tres años. En 1591 el capitán Glesfar “...se embarcó para Flandes con 150 soldados que llevaba en su compañía y con otros capitanes y soldados que iban de socorro a Gelandia y Holanda contra el campo del rey don Felipe...”. Es decir, participó en la guerra de independencia de los Países Bajos respecto a España. Luego en 1594, por orden de Isabel II, Pascual cambió su espacio de acción. Así lo declaró, “...fue el capitán, a quien éste servía, y los demás capitanes y generales con 14 banderas a Francia a ayudar a Bandoma en Normandía y Bretaña...”. También ahí permaneció no más de dos años probablemente. Fue en ese tiempo cuando adquirió el oficio de soldado con el visto bueno del capitán Glesfar que “...para la dicha jornada le nombró por tal su amo...”.²³

La muerte del capitán Glesfar obligó a Pascual a regresar a Inglaterra.

Esto no implicó el retorno al trabajo en la producción de telas con su padre. Lo que expuso Sandre en su interrogatorio revela que él estaba dispuesto a continuar ejerciendo como soldado de Su Majestad. Sin aparente demora, se "...asentó al servicio de Alexander de Farte, hereje...". Con este personaje estuvo tan sólo seis meses, probablemente el primer semestre de 1596. Pasado ese tiempo cambió de capitán al cual otorgar sus servicios. Con William Parker ejerció actividad corsaria en el nuevo mundo. Según afirmó, el objetivo de la empresa dirigida por Parker era claro, "...robar a los cristianos que topasen en la mar y saquear los puertos...". Podemos observar que más allá de las confrontaciones entre las Coronas otro elemento se sumó a los avivadores del corso, de la letra de corso para ser más específicos: las disputas religiosas.²⁴ Los barcos corsarios no fueron excepción en cuanto a que también participaron en el transporte y ejercicio de ideas o creencias religiosas o de cualquier tipo.

El mar: un espacio para hacer la vida

Aquí nos detenemos brevemente en las razones que motivaron u obligaron a aquellos que se embarcaron en naves corsarias para cruzar el Atlántico y arribar a América. Dentro del repertorio de historias encontramos a quienes acudieron por intereses comerciales pero también a hombres que navegaron para llevar a cabo actividades bélicas. Es importante subrayar que los derroteros corsarios ni estuvieron limitados únicamente a actividades comerciales ni a actos relacionados con la guerra. Más bien, es posible identificar los objetivos principales de algunas de las armadas corsarias que zarparon hacia el nuevo mundo, lo cual no cerraba la puerta a otras circunstancias. De hecho, y como ya indicamos, la vida en la mar o el arte de marear daba cabida a múltiples situaciones, tanto pacíficas como violentas, tan sólo en el derrotero de una sola embarcación. Los corsarios no estuvieron exentos de ellas. En los siguientes párrafos nos detenemos en el ámbito comercial en tanto que motivación de nautas no hispanos para cruzar la mar océano y arribar al Golfo-Caribe.

Encontramos a naves corsarias donde el principal objetivo para acudir a las Indias era llevar a cabo intercambios comerciales. Retomemos el caso de "La Serpiente". Una vez que hemos presentado un esbozo de una parte de la tripulación a cargo del capitán "Rixarden" es momento de poner nuestra mirada en torno a la información referente al destino y objetivo de la empresa marítima. En un principio aquel capitán francés indicó el objetivo del viaje: navegar hasta Brasil y ahí comerciar. Algunos miembros de la tripulación señalaron tales razones respecto a la salida de "La Serpiente" a aguas del nuevo mundo. Por ejemplo Floristán Mauban indicó que "salieron de Havre de Gracia y

que iban al Brasil con mercaderías”. Por su parte Juan Mizel afirmó que el capitán Roxarden “les dijo que iban al Brasil con mercaderías”. En el mismo sentido Mial de Sur expresó que “salieron con mercaderías para ir al Brasil”. De similar modo Tomás Merlín afirmó que “...iban al Brasil con mercaderías a rescatar por los vecinos de Brasil”.²⁵

Otros marineros bajo el mando del capitán Ardenne dieron más detalles en torno al motivo de la navegación de “La Serpiente”. Juan Ermiar afirmó que “...el capitán dijo que iban con ellas [las mercaderías] al Brasil...” y que “...traían mercaderías de todas suertes...”. Héctor Martín, otro de los tripulantes, informó algunos datos más. El objetivo del viaje, según afirmó, fue expuesto por el capitán el cual decía que “...iban con las mercaderías que llevaban para rescatar con los vecinos del dicho Brasil...”. Para ello, transportaban “paños y rúan y lienzos y sombrero y otras mercaderías”.²⁶ Ahora bien, no faltaron quienes informaron parcialmente; unos expresaron sólo el destino final del viaje de ida pero no las razones por las cuales se navegaría hasta ese lugar. Miguel Carror sabía al menos que la nave se dirigía al Brasil, aunque explícitamente no declaró que acudían a comerciar sí hizo notar que el navío estaba cargado con mercancías, “...traían paños y lienzos, cuchillos y sombreros y otros géneros de mercaderías...”. Por su lado, Pedro de Emballo declaró que la misión del viaje fue indicada por el capitán; las mercaderías, les dijo, “...iban al Brasil a venderlas...” pero no sabía qué tipo de mercancías. Jacque Hernande afirmó que sabía, como el resto de la tripulación, que la embarcación navegaba a Brasil con mercaderías aunque no sabía de qué tipo eran las que transportaban.²⁷

Hasta aquí podemos afirmar que los actores que dieron vida al curso francés e inglés formaron parte de un universo común: la relación del hombre con el espacio marítimo. El curso a nivel del mar, según podemos inferir, dio cabida a numerosas historias biográficas y circunstancias particulares que, por un lado, dibujan un panorama multifacético a la vez que complejo y tupido. Es decir, resulta complicado establecer patrones más o menos estables para incorporar en clasificaciones de análisis a aquellos nautas. Más bien, la recomendación es, en la medida de las fuentes, concentrarse en las especificaciones de cada derrotero y en las historias individuales para trazar estudios microhistóricos que no vienen sino a subrayar la categoría de la posibilidad: el espacio marítimo guardaba un lugar para todo aquel que estuviese forzado o no por las constricciones terrenas para acudir al mundo líquido de la navegación. De ahí que el comercio y la guerra encontraran un espacio propicio para desarrollarse. No todo termina aquí. Lo siguiente es observar indicios de cómo el oficio de corsario incluyó diversas circunstancias.

El oficio de corsario en el Golfo-Caribe, siglo XVI

En páginas previas dibujamos un esbozo sobre algunos aspectos biográficos de hombres que formaron parte de embarcaciones corsarias así como de ciertas acciones en el ámbito comercial. En este apartado damos continuidad a la conformación de un panorama de experiencias marítimas a partir del repertorio de actividades suscitadas en el marco del curso a nivel del mar, es decir, desde los actores sociales. Las variables a tomar en cuenta tienen que ver con aspectos comunes de la navegación como, por ejemplo, la realización de escalas dentro del derrotero con el fin de obtener bastimentos y descanso para los hombres. Además de navegantes resultaron ser explotadores, pues dieron cuenta del mundo americano o caribeño y del golfo de la Nueva España. Asimismo encontramos prácticas relacionadas con el comercio: negociaciones en marcos pacíficos o bajo amenazas, reales o supuestas, de agresión por parte de los corsarios. Por supuesto, también tomamos en cuenta prácticas de carácter bélico. A partir de documentos, en su mayoría, de nautas ingleses y franceses podemos pintar un panorama al respecto de cada una de las circunstancias. Con ello afirmamos que los corsarios estuvieron involucrados o vivieron múltiples situaciones en la mar mientras formaron parte de embarcaciones anglosajonas o galas.

Diversas eran las situaciones que podían acontecer durante el desarrollo del derrotero o al interior de una embarcación. Los aspectos más visibles, al menos en la serie de documentos con los que contamos, estuvieron en vínculo con situaciones de riesgo y tensión de diversa naturaleza. Pero también es posible apuntar prácticas más apacibles que también se llevaron a cabo en los viajes de corsarios en América. Comencemos con el primer conjunto de variables indicado.

Pérdida de embarcaciones. Uno de los aspectos susceptibles de suceder en los derroteros marítimos fue la pérdida de embarcaciones. En 1576 la armada dirigida por el capitán inglés Andrew Barker surcaba las costas de Veragua, en la jurisdicción de la Audiencia de Guatemala, en dirección hacia Honduras. Luego de capturar una fragata española, la plana mayor de los ingleses decidió echar a fondo la nave almiranta, llamada “Ragged Staffe”, “...debido a que hacía mucha agua...”. Esta embarcación fue sustituida por la fragata hispana que antes habían tomado (Gerget y Rivero *Op. Cit.*:121). Pero éste no fue el único incidente de las naves del capitán Barker. Después de tomar la ciudad de Trujillo, en la gobernación de Honduras, los ingleses decidieron retornar a Inglaterra,

...estando en alta mar en dirección a la patria, a unas 60 leguas de la isla de San Francisco, la fragata donde estaba el tesoro de los aventureros y que había pertenecido al capitán, con un valor de 2,000 libras, llevando

demasiadas velas desplegadas, fue volcada por un golpe de viento, y todos los bienes que había en ella perecieron; asimismo, se ahogaron 14 personas y nueve se salvaron... (*Ibíd.*:123)

Un posible error humano en conjugación con la fuerza de los vientos propició el hundimiento de la embarcación y con ella se fue al fondo del mar gran parte del botín obtenido por la armada de Barker durante su incursión en el Caribe.

La pérdida de embarcaciones no fue algo extraño en las empresas marítimas. Otros botones de muestra fueron lo sucedido en el séptimo viaje del conde de Cumberland a Indias entre en 1593 y 1594, así como lo ocurrido con dos naves de la armada de Robert Dudley en su salida hacia las Indias en 1594. Uno de los barcos que formaban la armada del conde Cumberland tuvo como destino el fondo del mar Caribe debido a que "...hacia mucha agua...". Esto sucedió en la bahía de San Nicolás, ubicada en la banda occidental de La Española (*Ibíd.*:134). En cuanto a la flota del capitán Dudley podemos afirmar que no llegó completa a las Indias. El 6 de noviembre de 1594, desde Southampton, zarpó el conjunto naval, el cual estaba compuesto por cuatro naves: el "Beare" de 200 toneladas que fungió como la almiranta, el "Beares Whelp" como vicealmiranta, éstas estaban acompañadas por dos pinazas: el "Frisking" y el "Earewing". Antes de abandonar las costas de Inglaterra sólo permaneció a flote la almiranta. El resto había sucumbido gracias a una tormenta (*Ibíd.*:142).

Pero los sucesos relacionados con este aspecto no implicaban irremediablemente la pérdida de las naves y los hombres. Un botón de muestra al respecto fue lo sucedido a la pinaza de la armada del capitán Preston. Durante su estancia en la ciudad de Coro, en la provincia de Venezuela, la nave en cuestión se separó del resto de la flota corsaria debido a que una tormenta obligó al capitán de la pinaza, Sommers, a levar anclas para no ser hundidos por la tempestad. Durante el perforce, "...todos sus cables se rompieron y perdió todas sus anclas, de modo que se vio forzado hacerse a la mar para salvarse, pues de otro modo corría el riesgo de parecer...". No obstante algunos días después fue hallada la pinaza gracias a que lograron anclarse "...pos dos cañones que habían fabricado para anclar su patache..." (*Ibíd.*: 165). Este ejemplo también sirve para señalar la reacción de aquellos marineros para lograr sobrevivir a una contingencia marítima propiciada por el clima caribeño.

Enfermedades. Pero además del riesgo de naufragio y de la posibilidad de echar a fondo las naves, otra de las circunstancias probables de acontecer eran las enfermedades adquiridas por las tripulaciones en los climas húmedos y tropicales del Caribe e incluso de la costa atlántica de África. Tal fue otra de las situaciones que la tripulación del capitán Barker enfrentó. Después de que un grupo de 10 ingleses se adentraron

en el río Chagre, en Panamá, en una búsqueda infructuosa para hallar a negros cimarrones, regresaron a la nave ya no con buena salud. Ese grupo expedicionario probablemente contagió a otros miembros de la tripulación. El saldo de muertes fue de "...ocho o nueve de nuestros hombres..." (*Ibíd.*:121). En similar situación cayeron alrededor de 80 hombres de la armada del capitán Preston en 1595. Esto sucedió en la bahía de La Laguna, en la isla de La Española. Los marineros tuvieron "...flujo de vientre...", esto tal vez después de hacer aguada en el cabo de Tiburón, en el extremo occidental de la isla señalada (*Ibíd.*:165).

La compañía del capitán sir Anthony Sherley, incluyéndolo a él, no estuvo exenta de padecer enfermedades así como de encontrarse en espacios insalubres. Durante la expedición de esta armada frente a las costas africanas, específicamente en la isla de Cabo Verde, el capitán cayó enfermo. La gravedad del padecimiento obligó a Sherley exigir a su tripulación fidelidad para quien ocupase el cargo que probablemente dejaría,

Habiendo perdiendo nuestro general toda esperanza de vivir, y nosotros desanimados y sin consuelo por su gravedad excesiva, y teniendo pleno uso de razón, llamé a su lado a todos sus capitanes, patrones y oficiales, a quienes hizo un discurso muy agudo y breve [...] y, como habíamos venido por amor a él a esta acción, por su bien debíamos amarnos como si él mismo todavía estuviese viviendo con nosotros; y que debíamos seguir como a nuestro comandante en jefe a quien él, de su mano, diese la comisión de sucederle: todo lo cual prometimos obedecer con solemnes protestas. (*Ibíd.*:233-234).

Pero no hubo necesidad de tal decisión porque Sherley logró sobreponerse a la enfermedad que lo aquejaba. La sombra de los padecimientos de salud no abandonó a los hombres de esta flota inglesa. Mientras estaban frente a la costa de la isla de Santo Tomé, en África, tratando de dejar atrás unos bajos, los marineros "...caían enfermos...". El panorama era poco favorable, pues "...la costa era contagiosa, siempre con lluvia, y tempestuosa. El agua que caía de los cielos apestaba y seis horas se convertía en larvas donde caía o entre nuestras ropas" (*Ibíd.*:234).

Tensiones internas y motines. Otro de los ámbitos donde encontramos eventos que podían generar tensión e impactar en la trayectoria del derrotero fueron las disputas por las habilidades para la navegación. Los corsarios no estuvieron ajenos a pugnas al interior de las embarcaciones. Para ejemplificar lo anterior, recurrimos de nueva cuenta a la armada del capitán Barker. En cabo de la Vela, en la costa de Tierra Firme, El capitán Andrew Barker y el patrón Philip Rohce entraron en discusión "...por hacer comparaciones entre ellos sobre quién sabía más de navegación y otras querellas...". La disputa no terminó en aquel sitio del Caribe, pues en Veragua ambos personajes otra vez entraron en

conflicto, el cual no sólo fue de palabra sino que conllevó agresión física, "...de cuyo combate el capitán fue herido levemente en la mejilla...". Las tensiones desembocaron en un motín contra el capitán Barker. Esto sucedió cuando los ingleses estaban surtos en la isla de San Francisco, en la bahía de Honduras. Ahí, un grupo de marinero dirigidos por William Coxe "...vinieron a bordo de la nave donde estaba entonces el capitán y le arrebataron el dicho navío y el tesoro que iba en el mismo...". La lucha continuó en la playa, donde Andrew Barker se enfrentó a un hombre llamado Wieborne, de origen alemán; ambos resultaron heridos. Barker intentó volver abordar su nave pero los amotinados se lo impidieron, "...quienes le dijeron que no podría abordar la nave hasta que estuviéramos listo para zarpar" (*Ibíd.*:120-121).

Otra de las tensiones y violencias que solían ocurrir dentro de las embarcaciones corsarias tenía que ver con desacuerdos con el capitán. A finales de la década de 1580 una embarcación francesa de cerca de 40 toneladas partió del puerto de Hoga, en Normandía. Estaba compuesta por al menos 39 hombres entre marineros y soldados bajo las órdenes del capitán Alain. Luego de realizar algunos asaltos en el mar del Atlántico Norte y obtener algún botín, el capitán decidió exponer sus intenciones para acudir a Cabo Verde en África. No obstante, "...soldados y compañeros le respondieron que no tenía comisión para salir de la costa de Francia ni ir a Cabo Verde que ellos no querían ir...".²⁸ La reacción de Alain fue violenta contra un par de franceses que se oponían a los planes de ese personaje,

...y entonces el dicho capitán Alain viendo que se lo contradecían y especialmente un francés que allí iba, que se llama Tomás Rambul, el dicho capitán Alain con un puñal que tenía en la cinta echo mano a él e hirió al dicho Tomás Rambul en el rostro y con mala mente y asimismo hirió al piloto de la dicha barca, que se llama Juan Guhilón, por encima del ojo y le hizo una herida...²⁹

Este suceso evidenció el grado de verticalidad existente dentro de esa embarcación y el empleo de la violencia contra los cuerpos de algunos quienes se opusieron al capitán Alain, "...y viendo los compañeros la ofensa tan grande que el dicho capitán Alain les hizo en los herir y maltratar gobernaron para el Cabo Verde..."³⁰

Otros ámbitos de la navegación. Como ya indicamos, la navegación también dio cabida a prácticas de carácter menos tenso y, por tanto, más apacibles. Luego de atravesar el océano Atlántico, el archipiélago de las Antillas Menores recibía a los nautas luego de jornadas de no vislumbrar tierra. La armada del capitán Maias Preston no fue la excepción. El 14 de mayo de 1595 arribaron a La Dominica donde, además de actividades comerciales con los indios, tomaron un receso de la travesía. Pero no

sólo fue el descanso, sino que también hubo tiempo y espacio para aliviar los malestares: "...hallamos un baño termal cerca de un río de agua fría; allí nuestros enfermos se bañaron y pronto se recuperaron de sus dolencias...". Otra escala en el recorrido fue la isla de Coche, frente a la costa de la provincia de Venezuela en Tierra Firme. Ahí los ingleses estuvieron anclados por dos días. Tiempo que fue aprovechado para pescar, "...capturamos una buena cantidad de lisas y otros pescados, y capturamos cerca de la orilla a un pez que los españoles llaman lagarto y los indios caimán, que es en realidad un cocodrilo...". El cabo de Tiburón, en La Española, fue otra de las paradas que llevó a cabo esta armada inglesa. Ahí reabastecieron sus bodegas con agua dulce y permanecieron desde el 20 al 25 de junio del año indicado. Esta estancia no fue placentera para todos, pues como ya señalamos, varios nautas estuvieron enfermos (*Ibíd.*:156-157, 165).

La Dominica de nueva cuenta fue empleada como espacio de descanso y de recuperación por parte de otra flota corsaria inglesa. Se trató de la armada del capitán sir Anthony Sherley. El 17 de octubre de 1596 anclaron frente a esa ínsula para permanecer más de un mes, pues llevaron anclas el 25 de noviembre. Llegaron

...con todos nuestros hombres enfermos y escuálidos, encontramos dos baños termales, en los cuales nuestros débiles hombres se reconfortaron grandemente bañándose, y los indios de este lugar nos trataron con gran amabilidad, de modo que todos estábamos perfectamente bien antes de partir de este lugar... (*Ibíd.*:238)

Además de descansar, recuperar la salud del cuerpo y pescar, las estancias en lugares del Caribe, que podían llegar a ser de sólo horas o días, permitían la realización de otras actividades. Es decir, las travesías de naves corsarias daban cabida a jornadas donde no se realizaba navegación alguna, pero que daba pie a llevar a cabo otras.

Por ejemplo, en 1594 una lancha de ingleses tomó una saetía española, donde iban también algunos indios de la isla de Utila, la cual se dirigía de Trujillo a esta última ínsula. Los anglosajones decidieron seguir hacia Utila en cuyo sitio desembarcaron algunos corsarios y varios de sus prisioneros para recoger víveres. Uno de los que permanecieron en la nave fue el escribano Pérez Guzpuzcuano, el cual estaba "...leyendo un libro de Zamorano, que trata de la navegación, sentado junto al dicho capitán...". Éste estaba "...sentado leyendo un testamento de uno [ilegible] que falleció en los reinos de Perú en donde le enseñaba a leer abreviaturas de escribanos...". Honorato Martín, el arráez de la saetia, sólo permaneció "...junto asimismo del dicho capitán...". En ese escenario el capitán inglés Jorge se levantó y bajó al "...conuez de la dicha saetía y ahí habló con él un soldado y con su piloto...". El soldado inglés

entró "...debajo del alcázar...", para vigilar y cuidar las armas "...que estaban debajo del alcazarillo de la dicha saetía...". Jorge regresó donde estaban Honorato y Pérez Guzpuzcuano. Retomó la lectura del "...dicho testamento...". Mientras tanto el piloto "...asó, hasta sacón, un plátano y después de haberlo comido se echó a dormir sobre una caja grande...", la cual se hallaba próxima a aquellos tres personajes. Pérez Guzpuzcuano salió a proa para ubicar la posición del par de ingleses. Logró ver "...cómo el soldado que estaba debajo del alcázar estaba durmiendo y el otro, asimismo, quedaba en la proa echado sobre la borda de la dicha saetía quejándose del mal de muelas...".³¹

Corsarios como comerciantes. En el apartado anterior referimos algunas líneas al asunto del comercio. En ese momento el enfoque fue dirigido a subrayar que el interés por obtener recursos de Indias fomentó o motivó travesías marítimas hasta aquellas partes del orbe. Ahora bien, retomamos el ámbito de los tratos y contratos en cuanto que figuró como campo para la generación de experiencias marítimas. O sea, la actividad comercial llevada a cabo por los corsarios en el Golfo-Caribe implicó la puesta en marcha de estrategias y prácticas para llevarlas a cabo, las cuales podían estar ubicadas en marcos pacíficos o de amenaza e incluso posterior a la ejecución de ésta, o sea, la violencia. Otra característica fundamental fue la participación de cada una de las esferas de la sociedad colonial del Caribe en los tratos y contratos. Desde españolas hasta esclavos negros pasando por los diferentes grupos originarios de América.

En cuanto a las prácticas y estrategias para generar intercambios comerciales en marcos no violentos o pacíficos podemos señalar, por un lado el acto de llegada o anuncio generalizado, por parte de los corsarios, a los hombres y mujeres, vecinos, estantes y demás habitantes de los diversos puertos. Por otra parte, registramos solicitudes o propuestas sigilosas o discretas para entablar relaciones de comercio. La primera situación podemos ilustrarla con las expediciones comerciales de John Hawkins. Durante el primer viaje de este capitán a las Indias, en 1563, arribó al Puerto de Plata, el cual estaba ubicado en la costa norte de La Española. Ahí envió un contingente de marineros en un batel para hacer saber al cabildo de esa villa la razón de su llegada:

...que no recibiesen alteración de que él hubiese llegado con su armada al dicho puerto por que lo había causado una gran tormenta que había tenido y que él venía para darles todo gusto y contentamiento y que él era servidor de Su Majestad y que él quería entrar en el dicho puerto como amigo si le daba para ello licencia...³²

El capitán anglosajón mostró lo que ofertaba, era un cargamento

de esclavos negros: "...mostró carta de pago de ellos y de los derechos que por la compra y saca de los dichos esclavos se debían al serenísimo rey de Portugal y a sus oficiales...".³³

Otro de los botones de muestra sucedió en siguiente viaje de Hawkins al Caribe, el que sucedió en 1565. En concreto, en Río del Hacha, provincia de Venezuela en Tierra Firme. En este ejemplo podemos apuntar cierto nivel de tensión entre ingleses y españoles. Era un sábado alrededor de las 10 de la mañana. La armada del capitán anglosajón era visible desde tierra. Cuando las embarcaciones surgieron frente al puerto "...tiraron tres piezas de artillería con sus pelotas...", esto con el fin de dar aviso de su llegada. Después de ello el capitán inglés envió una embarcación con la cual algunos ingleses se adentraron al río. Ahí, según Diego Beltrán, tomaron preso a Baltasar Fuentes; pero también aquellos nautas estaban "...sondando con una sonda las brazas que había de fondo...". La nave inglesa fue aproximándose a tierra y los hombres intentaron desembarcar, pero el tesorero Miguel de Castellanos junto con vecinos y demás habitantes no lo permitieron. Los ingleses en respuesta advirtieron que venían "...en paz y que no querían hacer daño ninguno a nadie...". Con estas palabras lograron su cometido: dar pie a las negociaciones para llevar a cabo un intercambio comercial. Para redondear las muestras de amistad, los ingleses dejaron en libertad a Beltrán.³⁴ Finalmente los corsarios lograron imponer sus condiciones para el intercambio comercial.

Otro ejemplo similar fue lo que sucedió en Jamaica en 1596 cuando arribó la armada del capitán Anthony Sherley. Los ingleses lograron tomaron control del puerto de Santiago de la Vega y con ello establecieron las condiciones para los tratos y contratos entre vecinos y aquellos navegantes:

...ahora, siendo amos del pueblo y de toda la isla, su gente se sometió a merced de nuestro general y aquí nos suministraron gran cantidad de carne seca y pan de casabe, una comida pobre; sin embargo, es lo mejor que el país da para alimentarnos en el mar... (*Ibíd.*:240)

Ahora bien, respecto a arribos sigilosos con propuestas de intercambio comercial podemos apuntar el caso de unos franceses que en 1594 llegaron al puerto de Monte Cristi, en la banda norte de La Española, con el fin de acordar una compra y venta. Esta noticia llegó a los oídos del alcalde mayor Diego de Villafañe. Recibió un aviso donde se le notificó la presencia una nave extranjera en la punta del Morro. Ahí estaba "...una lancha de franceses piratas, que dicen vienen a rescatar con los vecinos de esta dicha ciudad y de otras partes con mercaderías que en ella traen...".³⁵ Aquí cabe hacer un par de breves anotaciones. La primera de ellas refiere a que la pequeña nave francesa no arribó directamente

a Monte Cristi sino a un sitio próximo a esa villa. Esta estrategia fue distinta a la empleada por Hawkins. El segundo apunte tiene que ver con el empleo de la palabra “pirata”. La cual probablemente iniciaba su empleo en el nuevo mundo. Esto sólo significa que aún hace falta una inmersión a la perspectiva hispana al respecto y que, como ya dijimos, no está en este texto.

Otro aspecto a considerar es que los corsarios lograron establecer intercambios de bienes y productos con unos y otros miembros de la sociedad colonial caribeña. En cuanto a las relaciones con españoles podemos señalar como muestras los párrafos previos. Ahora bien, sobre los vínculos comerciales con los indios podemos exponer los siguientes ejemplos. El capitán Andrew Barker consiguió instaurar contactos comerciales con los indios de La Trinidad, isla que fue su primera escala en el Caribe. Además de tratos amables entre unos y otros, los ingleses armaron una pinaza además de que lograron obtener alimentos para el viaje, “...conferenciamos con ciertos indios que la habitan, quienes nos atendieron cordial y cortésmente; allí armamos una pinaza que llevábamos a bordo del Ragged Stafee, y traficamos con dichos indios por vituallas...”. Esta misma isla fue espacio de recepción amistosa de los indios para con los ingleses. El capitán Robert Dudley afirmó que “...estas gentes venían a menudo a mi nave, y nos traían gallinas, cerdos, plátanos, papas, piñas, tabaco y muchos otros lindos productos, que nos trocaban por hachas, cuchillos, anzuelos, campanillas y cuentas de vidrio...”. Otra de las islas que fue escenario de intercambios comerciales entre extranjeros y aborígenes fue La Dominica. Las naves del capitán Preston llegaron frente a esa ínsula. Los indios se acercaron a las naves del capitán en algunas canoas que estaban cargadas de “...plátanos, piñas y papas, y nos trocaron esos alimentos por hachas, cuchillos y pequeñas cuentas de vidrio...” (Georget y Rivero *Op. Cit.*:120, 144, 156).

Para ilustrar sobre los contactos comerciales entre negros y corsarios podemos recurrir al ejemplo de la tripulación del capitán francés Alain. Una escala del derrotero fue el puerto de Guanahibes, en la costa occidental de La Española. La estancia de estos navegantes en aquel sitio se prolongó por cinco meses, tiempo en el que estuvieron intercambiando productos por cueros entregados por esclavos negros. A decir de uno de los galos, llamado Francisco Ranbur “...estuvieron dentro del dicho puerto cinco meses rescatando cueros a trueque de esclavos y rescataron 900 cueros y 500 escudos en reales a trueque de los negros que llevaban...”³⁶

La violencia como parte del corso. Adentrarnos a la historia sociocultural de la violencia en el marco del fenómeno de la piratería conlleva un desarrollo específico y particular debido a la diversidad de posibilidades. Para los fines que persigue este escrito conviene enlistar algunas de las

principales características al respecto. Así, partimos del hecho de que la violencia fue una de las circunstancias constantes en los derroteros de los corsarios en el Golfo-Caribe. Si realizamos un ejercicio de agrupación, es factible apuntar que fueron dos los grandes escenarios donde se desarrollaron las violencias: uno, el mar; otro, la costa. Dentro de estos campos sucedieron gran variedad y tipos de prácticas de violencia.

Por ejemplo, en la mar encontramos asaltos pero también refriegas entre españoles y corsarios e incluso escaramuzas protagonizadas sólo por corsarios. En tierra las incursiones a puertos y a villas y ciudades de tierra dentro puede leerse desde diversos ángulos. Por un lado, evidenciar el poderío de los “enemigos” de la Corona española en el Golfo-Caribe, como por ejemplo: el ataque de Jacque de Sores a La Habana en 1555 así como las expediciones de Francis Drake. También es posible interpretar la violencia como un mecanismo para acceder al control de los espacios y de los hombres para llevar a cabo ciertos ejercicios de poder —por supuesto estrechamente relacionados con la violencia— como el saqueo y la imposición de dolor a los cuerpos cautivos así como la muerte durante o después de las escaramuzas. Pero estas prácticas no sólo fueron ejercidas desde los corsarios sino que también los españoles, con la ayuda forzada de indios y negros, emitieron similares actos de violencia. Así, empleaban las violencias para defenderse pero también para castigar tanto los cuerpos como la propiedad de esos navegantes: los juicios y condenas a muerte, a trabajo en galeras así como la servidumbre en casas y conventos españoles; los barcos y demás objetos hallados en las naves eran objeto de confiscación como una forma de reparo de los daños. Como podemos observar, este asunto amerita particularmente un estudio específico, el cual ya estamos preparando.

No obstante, conviene exponer sin profundizar una muestra sobre el empleo de la violencia como un medio para imponer condiciones para exigir rescate de personas, bienes e incluso pueblos, villas y puertos así como para obtener avituallamiento. La exigencia de rescates por parte de los corsarios fue una de las situaciones comunes de la actividad corsaria en el Golfo-Caribe. Cuando hacemos uso del término rescate indicamos lo siguiente: “...recobrar por precio lo que el enemigo ha robado...” (Real Academia Española 1729:591,1). Lo que se rescataba por parte de los españoles eran desde ciudades, bienes hasta hombres, mujeres y niños. Por ejemplo, parte de los hombres de la armada del conde Cumberland navegaron el río Soco, al este de Santo Domingo en La Española, hasta una estancia que estaba a poco más o menos cuatro leguas de distancia de la costa. Ahí los anglosajones tomaron prisioneros a varios hombres que se encontraba en aquel sitio. Entre ellos estaban algunos negros que servían en las faenas del campo. Los corsarios exigieron rescate, “...entraron en conversaciones sobre el rescate que deberían

pagar por evitar que sus casas fueran incendiadas, y por devolverles sus negros, de cuya laboriosidad e industria obtienen gran provecho...”. Los españoles dieron “...carne de 30 reses y una buena cantidad de cassada [sic] y las frutas que la estancia produce, lo cual fue aceptado, pues nada más podía esperarse que obtener vituallas...” (Georget y Rivero *Op. Cit.*:134).

Reflexiones finales

A lo largo de estas páginas expusimos elementos que permiten señalar la complejidad que englobó el curso. Por un lado, la participación del poder real no se limitó a sólo otorgar las licencias y patentes a los navegantes, sino que estuvo involucrada en la organización misma de las armadas. Esto supone un elevado interés por parte de las Coronas opositoras a España y Portugal por promover y/o mantener en activo a nautas que realizaban actividades tanto bélicas como de carácter comercial. Por otra parte, al detenernos en las vivencias de los nautas, aquí recogidas, es posible afirmar que los corsarios formaban un denso cúmulo de biografías y experiencias que revelan la multiplicidad de situaciones que giraban en torno a la actividad que desempeñaban, la cual no sólo puede reducirse a actos de violencia y de contrabando. Como hombres, lograron establecer vínculos de diverso orden con la sociedad colonial del Golfo-Caribe. En efecto, esto también viene a complejizar aún más el horizonte pues, al incluir a españoles, mestizos, indios y negros la historia del curso en América cobra otra dimensión: considerarla como un elemento fundamental para comprender el siglo XVI. Esto, es altamente probable, también aplica al resto de partes de la historia del fenómeno de la piratería.

De tal modo, sugerimos, en el marco del fenómeno de la piratería, que el curso mantuvo características específicas que permiten justificarla como una fase particular en el desarrollo de la historia del fenómeno en el Golfo-Caribe. A pesar de ello, aún está pendiente realizar un trabajo reflexivo sobre los piratas y la piratería para después comparar cada uno de los elementos y de este modo afinar aún más la historia de larga duración que nos ocupa.

Notas

- ¹ Este trabajo está basado en la tesis doctoral de quien esto escribe, la cual se halla consignada en la bibliografía. No obstante, diversos pasajes son inéditos. En otras palabras, el presente texto responde a una inquietud derivada de la investigación doctoral, de los asuntos que quedaron en el tintero y que ahora es oportuno retomar.

- ² Las fases en cuestión han sido colocadas en nuestra tesis doctoral. Luego, fueron revisadas para formar parte de una publicación intitulada “Procesos de negociaciones comerciales. Acuerdos y desacuerdos entre corsarios y la sociedad colonial en el Golfo-Caribe, siglo XVI” para la *Revista Mexicana del Caribe*. Nueva Época de la Universidad de Quintana Roo, México.
- ³ Conforme avanzaron los siglos XVII y XVIII Terranova y Labrador pasaron a ser espacios con presencia humana cada vez más estables. Los intercambios comerciales entre naturales y los propios marineros fomentaron la ocupación de aquel espacio.
- ⁴ Archivo General de Indias (en adelante AGI), Santo Domingo 9, n. 28. Carta de Diego Yngenios. La Mona a 22 de agosto de 1528, f. 69v.
- ⁵ GI, Justicia 930, n. 9. Confesión de Guillermo de Crol. La Yaguana a 15 de marzo de 1575, f. 21r.-v.
- ⁶ AGI, Patronato 265, r. 1. Relación de lo obrado por una nao inglesa en la isla de La Mona. S/L, 1528, f.1r.-v.
- ⁷ AGI, Patronato 267, n. 1, r. 6. Testimonio de Alonso de Escalante. Panamá a 9 de marzo de 1537, f. 4r.
- ⁸ AGI, Patronato 265, r. 5. Declaración de Andrés del Baguo. Sevilla a 10 de junio de 1566, f. 4v., 5v.
- ⁹ AGI, Justicia 930, n. 9. Confesión de Guillermo de Crol. La Yaguana a 15 de marzo de 1575, f. 21r.-v.
- ¹⁰ Según Rumeu Armas, el “Jesus of Lubeck” inició su servicio en la Marina Real inglesa desde el reinado de Enrique VIII cuando fue adquirido en 1545. Por su parte “Minion” fue construido en 1536.
- ¹¹ AGI, Santo Domingo 9, n. 28. Carta de Pedro de Herrera, alcalde mayor de Cubagua. Cubagua a 27 de julio de 1528, f. 4r.-v.
- ¹² AGI, Patronato 267, n. 1, r. 6. Testimonio de Alonso de Escalante. Panamá a 9 de marzo de 1537, f. 3v.
- ¹³ AGI, Santo Domingo 9, n. 28. Carta de Pedro de Herrera, alcalde mayor de Cubagua. Cubagua a 27 de julio de 1528, f. 4v.
- ¹⁴ AGI, Patronato 267, n. 1, r. 6. Testimonio de Alonso de Escalante. Panamá a 9 de marzo de 1537, f. 4r.
- ¹⁵ AGI, Contratación 165, n. 4. Confesión de Claude Montiel. Sevilla a 18 de enero de 1618, f. 28v.

- ¹⁶ AGI, Santa Fe 38, r. 6, n.164 A. Declaración de Esteban Brezón. Cartagena de Indias a 20 de abril de 1620, f. 6v; AGI, Santa Fe 38, r. 6, n.164 A. Declaración de Nicolás Arretan. Cartagena de Indias a 20 de abril de 1620, f. 5r.
- ¹⁷ AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Floristán Mauban. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 123v; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Mamel Carror. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 126v.-127r.
- ¹⁸ AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Mial de Sur. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 136r; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Héctor Martín. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 141v.
- ¹⁹ AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Juan Ermiar. Santo Domingo a 13 de noviembre de 1573, f. 145v.-146r.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Juan Mizel. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 133r.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Jacque Hernande. Santo Domingo a 13 de noviembre de 1573, f. 151v.-152r.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Juan Lubel. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 130r., 131r.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Pedro de Emballo. Santo Domingo a 13 de noviembre de 1573, f. 148v.-149r; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Tomás Merlín. Santo Domingo a 11 de noviembre de 1572, f. 119v.-120r.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Esteban Mulet. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 140v.
- ²⁰ AGN, Inquisición vol. 525, tomo 1. Declaración de Pascual Sandre. México a 30 de enero de 1598, f. 27 r.
- ²¹ *Ibíd.*
- ²² *Ibídem.*
- ²³ *Ibíd.*, f. 30r.
- ²⁴ *Ibíd.*, f. 30v.
- ²⁵ AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Floristán Mauban. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 122v.-123r.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Juan Mizel. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 133v.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Mial de Sur. Santo Domingo a 13 de noviembre de 1573, f. 136r; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Tomás Merlín. Santo Domingo a 11 de noviembre de 1572, f. 120r.
- ²⁶ AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Juan Ermiar. Santo

- Domingo a 13 de noviembre de 1573, f. 145v.-146r.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Héctor Martín. Santo Domingo a 13 de noviembre de 1573, f. 142r.-v
- ²⁷ AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Mamel Carror. Santo Domingo a 12 de noviembre de 1573, f. 127v.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Pedro de Emballo. Santo Domingo a 13 de noviembre de 1573, f. 149r.; AGI, Justicia 41, n. 3, r. 3. Declaración de Jacque Hernande. Santo Domingo a 13 de noviembre de 1573, f. 152r.
- ²⁸ Archivo General de la Nación México (en adelante AGN), Inquisición vol. 150, exp. 3. Confesión de Nicolás de Hales. Valladolid a 23 de marzo de 1590, f. 19r.
- ²⁹ *Ibidem*.
- ³⁰ *Ibidem*.
- ³¹ AGI, Escribanía 364 B, pieza 48. Testimonio de Miguel Pérez Guz-puzcuano, escribano. Trujillo a 13 de noviembre de 1595, f. 57r.; AGI, Escribanía 364 B, pieza 48. Confesión de Honorato Martín, marsellés. San Pedro a 10 de marzo de 1596, f. 186v.
- ³² AGI, Justicia 999, n. 2., r. 2, pieza 2. Probanza de Cristóbal de Santisteban. Santo Domingo a 29 de agosto de 1566, f. 4v.
- ³³ *Ibidem*.
- ³⁴ AGI, Patronato 195, r. 27. Declaración de Diego Beltrán. Río del Hacha a 31 de julio de 1565, f. 582v.-583r.
- ³⁵ AGI, Escribanía 17 A, pieza 1. Auto emitido por Diego de Villafañe. Mote Cristi a 24 de agosto de 1594, f. 1r.
- ³⁶ AGN, Inquisición vol. 150, exp. 3. Confesión de Francisco Ranbur. Mérida a 7 de abril de 1590, f. 25r.

Referencias

- Abreu y Bertodano, Felix Josep. (Bermúdez Bermúdez, 1978) h. 1746. *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que debe concurrir para hacerse legítimamente el corso*. Cádiz: Imprenta Real de Marina.
- Archivo General de Indias. 2010. *Mare clausum, mare liberum. La piratería en la América española*. España: Ministerio de Cultura-UNESCO.
- Azcárraga y de Bustamante, José Luís de. 1950. *El corso marítimo (concepto, justificación e historia)*. Madrid: Colección de Estudios de Derecho

- Internacional Marítimo.
- Barrey, Philippe. 1917. *Le Havre-Maritime du XVI^e au XVIII^e siècle*. Paris: Librairie Hachette & C^{ie}.
- Bermúdez Bermúdez, A. 1978. *Piratas en Santa Marta. Piratas que atacaron la provincia de Santa Marta*. Magdalena, Colombia: Tipografía Hispana.
- Brenner, Robert. 2011. *Mercaderes y revolución. Transformación comercial, conflicto político y mercaderes de ultramar londinenses, 1550-1653*. Madrid: Akal.
- Cordingly, David. 2006. *Under the Black Flag. The Romance and the Reality of Life among the Pirates*. New York: Random House Trade Paperback Edition.
- Cruz Barney, O. 1997. *El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX*. Distrito Federal, México: Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM.
- . 2009. *El curso marítimo. Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en el derecho hispanoindiano*. Distrito Federal, México: Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM.
- De la O Torres, Rodrigo. 2014. *De corsarios, mares y costas. El curso en la construcción del espacio Golfo-Caribe. 1527-1620*. Tesis doctoral, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, Mérida México.
- Delgado Ribas, J. 2007. *Dinámicas imperiales (1650-1796). España, América y Europa en el cambio institucional del sistema colonial español*. Barcelona, España: Edicions Bellaterra.
- Díaz del Castillo, Bernal. 1632. *Historia verdadera de la conquista de Nueva España*. Madrid: Imprenta del Reino.
- Fernández de Oviedo, Gonzalo. 1992 [1535]. *Historia general y natural de las Indias, islas y tierra firme del mar océano, Primera Parte-Segunda Parte, Tomo II*. 2^a ed. Madrid: Ediciones Atlas.
- Flores Guzmán, R. 2005. “El enemigo frente a las costas. Temores y reacciones frente a la amenaza pirata”. Pp. 33-49 en *El miedo en el Perú. Siglos XVI al XIX*, editado por C. Rosas Lauro. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Gallo de Miranda, Juan. 1621. *Arte de navegar*. Madrid: Biblioteca Nacional de España.
- García de León, A. 2004. *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*. Distrito Federal, México: Plaza Janés.
- García de León, A. 2014. *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México*. Distrito Federal, México: Biblioteca Era.
- García Venegas, Isaac. 2003. “Los ladrones de los mares y San Francisco de Campeche”. Pp. 555-640 en *Enciclopedia Histórica de Campeche. Tomo II, Época Colonial*, dirigida por Román Piña Chán. Campeche: Porrúa-Gobierno del Estado de Campeche.
- Georget, Henry y Eduardo Rivero (estudio preliminar, compiladores). 1994. *Herejes en el paraíso. Corsarios y navegantes ingleses en las costas de Venezuela*

- durante la segunda mitad del siglo XVI. Trad. Jaime Tello. Caracas: Editorial Arte.
- Hakluyt, Richard, comp. 1904 [1600]. *The Principal Navigations, Voyage, Traffiques & Discoveris of the English Nation, Vol. X*. Glasgow, Reino Unido: Editorial James MacLhose and Sons.
- Ita Rubio, L. d. 2001. *Viajeros isabelinos en la Nueva España*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Jarmy Chapa, Martha de. 1987. *La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. Tomo I. Un eslabón perdido en la historia: piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*. 2ª ed. México: Distribuciones Fontamara.
- Juárez Moreno, J. 1972. *Corsarios y piratas en Veracruz y Campeche*. Sevilla, España: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.
- Linebough, Peter y Marcus Rediker. 2005. *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Trad. Mercedes García Garmilla. Barcelona: Editorial Crítica.
- López Zea, Leopoldo. 2003. *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*. México: Col. Posgrado UNAM.
- Lucena Salmoral, Manuel. 1992. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid: Editorial Mapfre, Colección Mapfre 1492.
- Macaulay Trevelyan, George. 1984. *Historia política de Inglaterra*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Meyer, Jean. 1992. *Francia y América. Del siglo XVI al siglo XIX*. Madrid: Editorial Mapfre, Colección Mapfre 1492.
- Moreau, Jean-Pierre. 2012. *Piratas filibusteros y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*. Trad. Cristina Ridruejo. Madrid: Antonio Machado Libros.
- Ortega y Medina, Juan. 1994. *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico, siglos XVI y XVII*. México: UNAM.
- Pérez Martínez, H. 2006. *Piraterías en Campeche. Siglos XVI, XVII y XVIII*. Campeche, México: Gobierno del Estado de Campeche.
- Real Academia Española. 1729. *Diccionario de la lengua castellana, en que se explica el verdadero sentido de las voces, su naturaleza y calidad, con las frases o modos de hablar, los proverbios o refranes, y otras cosas convenientes al uso de la lengua [...]*. Compuesto por la Real Academia Española, Tomo segundo. *Que contiene la letra C*. Madrid: Imprenta de Francisco Hierro.
- Ruiz Martínez, Herlinda. 2010. *La expedición del corsario Pierre Chuetot al Circuncaribe y su desembarco en la península de Yucatán, 1570-1574*. Zamora: Colegio de Michoacán.
- Rumeu de Armas, Antonio. 1947. *Los viajes de John Hawkins a América (1562-1595)*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla.
- Trejo Rivera, Flor. 2005. "El barco como ciudad flotante". Pp 145-165 en *Historia*

de la vida cotidiana en México. Tomo II. La ciudad barroca. Coordinador Antonio Rubial García. México: Fondo de Cultura Económica-Colegio de México.

Ullivarri, S. 2004. *Piratas y corsarios en Cuba.* España: Renacimiento.