

PIRATAS, PIRATERÍA Y COMERCIO ILÍCITO EN EL CARIBE: LA VISIÓN DEL OTRO (1550-1650)

MILTON ZAMBRANO PÉREZ

Recibido Enero de 2007

Aceptado Marzo de 2007

RESUMEN

En este ensayo, se aborda el fenómeno de la piratería, asociado al del contrabando, en el Gran Caribe hacia finales del siglo XVI y principios del XVII. Se esclarecen aspectos centrales como las causas de la piratería, los tipos de piratas, las formas que asumió el contrabando dentro y fuera de la Carrera de Indias, entre otros tópicos. El estudio coloca los procesos de contrabando y piratería ocurridos en el Gran Caribe, en la perspectiva global de la lucha de las potencias Europeas por el control de territorios, riqueza y fuerza de trabajo en todo el orbe.

PALABRAS CLAVE

contrabando, piratería, comercio legal, Carrera de Indias, monopolio comercial, piratas, Gran Caribe...

ABSTRACT

In this essay, analyses the phenomenon of the piracy related to the contraband in the Caribbean, towards the end of the XVI century and beginnings of the XVII century. Central aspects are clarified, like the piracy's causes, the types of pirates, the ways the contraband assumed inside and outside the race of the Indians, among other topics. The study focus the contraband processes and piracy happened in the Caribbean, in the global perspective of the fight of the European powers by the control of territories, wealth and work source, in the entire orb.

KEY WORDS

Contraband, piracy, illegal commerce, Race of the Indians, commercial monopoly, pirates, Caribbean...

Introducción

En este ensayo nos proponemos analizar el problema de la piratería y de los piratas en el mar caribe entre 1550 y 1650. Nos interesa estudiar las clases o tipos de piratas en el lapso de tiempo delimitado, así como las causas de la acción de ellos en el caribe; es decir, la relación entre tal acción y la pugna político-religiosa, por territorios y económica entre las potencias europeas de la época. En cierto sentido, tratar de entender por qué se practicó por los enemigos de España y por esta misma.

De igual modo, nos ocuparemos del contrabando en el contexto caribeño, atendiendo sobre todo a las formas generales que asumió éste. Para ello es fundamental comprender las dificultades del comercio legal entre la península y sus colonias y el carácter de la lucha económica entre las coronas europeas de la época.

Partimos del supuesto de que en la raíz de la aparición de la piratería y el comercio ilegal en el mar caribe está la expansión de la economía europea, la creación de nuevas estructuras económicas que sirven de sustento a las luchas por territorios, riquezas y fuerza laboral; a lo cual cabe adicionar la confrontación política y religiosa. El Caribe fue el territorio donde se definió mucho del futuro de España y del Viejo Mundo, como quiera que la “riqueza americana” circuló por sus aguas y la

Carrera de Indias se convirtió en la vena yugular del poder español.

Finalmente, nos interesa resaltar el hecho de que el concepto de pirata se aplicó de diversos modos de acuerdo con los intereses creados de las naciones comprometidas. Como veremos, no siempre pueden los lobos o ladrones del mar ser asimilados a simples bandidos, pues muchos de ellos hacían parte de las elites de sus países de origen. La visión del otro nos ayudará a aclarar la problemática.

Comercio legal y contrabando...

Los tráficos comerciales que se desarrollaron en lo que llamamos Mar Caribe, presentaron por lo menos tres momentos: el intercontinental (no sólo el de Europa con América sino también el de ésta última con Asia, a través del llamado “Galeón de Manila”, especialmente); el intercolonial o interamericano, y el local o interior de cada espacio colonial. Aunque la división pueda ser un poco artificiosa no deja de tener su importancia práctica. Obviamente, no es lo mismo hablar del comercio o del contrabando al interior de éste mar, que del que se produce con otras zonas de fuera del área o del que se presenta en territorios concretos, como Perú, Chile o la Nueva Granada, por ejemplo. Es notorio que muchos de los bienes comercializados en el plano intercolonial o en el local provenían de otros continentes, lo cual dificulta la separación tajante entre los tres niveles que se han planteado¹. De

¹ Ruggiero Romano, *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano, siglos XVI-XVIII*, El Colegio de México-F.C.E., México, 2004, p. 273.

todas formas, la subdivisión facilita la comprensión del problema del tráfico comercial en el Caribe.

Para comprender la dinámica de este tráfico, es necesario tomar como punto de partida la forma como España organizó –o intentó organizar– el comercio con sus colonias. Esta estructuración de los viajes de ida y retorno buscaba concentrar la actividad comercial en manos de los mercaderes españoles y de las instituciones de la corona que pretendían regularlo, tratando de dejar al margen a los “extranjeros”; he aquí la base de lo que muchos historiadores han llamado el sistema del monopolio apoyado en las “flotas y galeones”, que operó sin modificaciones notables hasta 1739. También salían navíos “de excepción”, al margen de la organización en flotas. Tal situación de control excesivo de la navegación se mantuvo hasta la época en que fue implantado el “libre comercio”, es decir, hasta 1778. El esquema de “flotas y galeones” comenzó a aplicarse desde la segunda mitad del siglo XVI como consecuencia de las pérdidas que ocasionaban los corsarios y piratas. En general, implicaba el apertrechamiento de varias naves que se artillaban y eran acompañadas también por navíos de guerra.

Los barcos mercantes iban “en conserva” protegidos por embarcaciones especialmente acondicionadas para el combate naval. Tales flotas salían del complejo Sevilla-Sanlúcar en los primeros

meses del año – normalmente en marzo o abril- y luego de escalas en los puertos de entrada al Caribe- al comienzo fueron Puerto Rico y Santo Domingo- se dividían en dos: la flota que se dirigía a Cartagena- para ingresar los bienes por Nueva Granada- y a Portobelo; y los galeones que iban a Nueva España. Desde la segunda mitad del siglo XVI, los dos grupos de naves se unían en La Habana para retornar a la península. En realidad, las fechas de salida y de retorno y las rutas a seguir se manejaron muchas veces en secreto para engañar a los enemigos. Pero durante los siglos XVI y XVII la salida se hacía por el complejo Sevilla-Sanlúcar, porque en el puerto sevillano se encontraba la Casa de la Contratación, a la sazón el principal instrumento para regular el monopolio. La ruta completa -con sus tiempos y sin incluir todas las variaciones- era más o menos como sigue desde finales del XVI: de Sevilla-Sanlúcar de Barraneda partían las naves hacia Cabo Verde en el occidente africano, después de hacer escala en Canarias donde llegaban a los doce o catorce días; avistaban Cabo Verde cuatro o cinco días después. Luego proseguían hacia las Antillas (la Deseada en la latitud 16°; Trinidad, a los 14°). Aprovechando los vientos alisios llegaban a Trinidad en unos treinta días luego de la partida; a la Deseada, en cuarenta o cuarenta y dos. Los tiempos medios desde Sanlúcar podían ser estos: a Puerto Rico, cincuenta días; a Santo Domingo, cincuenta y dos o cincuenta y tres; a La Habana, sesenta y cinco (en condiciones extremas se

podía seguir la “ruta de afuera” que llevaba a la ciudad directamente); a San Juan de Ulúa, setenta y cinco días; a Cartagena, cincuenta días; a nombre de Dios, setenta y dos o setenta y tres días. El viaje de retorno solía ser más complicado, por las dificultades del Mar Caribe. De San Juan de Ulúa a La Habana se empleaban sesenta días de navegación; de Nombre de Dios, setenta; y de Cartagena, más o menos cincuenta. De La Habana pasaban por Bermuda en unos veinte días, después de cruzar el Canal de Bahamas. Diez días más tarde avistaban las Azores, desde donde los barcos iban a Lisboa o Sevilla según existieran o no enemigos en Cabo San Vicente. En algunos casos, las naves bajaban hasta las islas Canarias, para luego subir hasta Sanlúcar. El viaje de La Habana a este puerto andaluz duraba en promedio setenta días².

Al trayecto entre España y sus colonias caribeñas se le conoció con el nombre de la Carrera de Indias. Obviamente, ésta era mucho más compleja que el simple recorrido, pues implicaba instituciones de control y sistemas impositivos; en la Carrera también operó el caos. De los mecanismos de manejo comercial el más importante fue el Consulado de Sevilla (la Universidad de Cargadores a Indias), creado mediante una real provisión expedida en Valladolid el 23 de agosto

de 1543. Poco a poco muchas de las funciones que estaban antes a cargo de la Casa de la Contratación fueron concentrándose en el Consulado, el cual se creó para agrupar a los más importantes mercaderes y para defender sus intereses. La Corona facultó a los comerciantes que residían en Sevilla y traficaban con Indias para reunirse el segundo día de cada año en la Casa de la Contratación para elegir un Prior y dos Cónsules encargados de dirimir los asuntos atinentes al comercio.

El Consulado o Universidad de Cargadores a Indias cumplía dos funciones bien concretas: a) servía como máximo instrumento organizativo de los mercaderes y negociantes involucrados en el comercio de la Carrera; b) como tribunal especial para solucionar pleitos o litigios entre sus miembros, con más celeridad que la Casa de la Contratación. Del más de siglo y medio que el Consulado permaneció en Sevilla, se destacan dos tareas fundamentales cumplidas allí: a) la mercantil, mediante el control y la regulación del tráfico comercial; b) la financiero-fiscal, al hacer préstamos y donativos a la monarquía o al cobrar o administrar algunos impuestos por delegación del rey o de la Casa de la Contratación, que gravaban el comercio³. El Consulado se trasladó a Cádiz en 1717.

² Cruz Apestegui, *Los ladrones del mar, Piratas en el Caribe, Corsarios, filibusteros y bucaneros, 1493-1700*, Lunwerg, Barcelona, 2000, p. 34.

³ Antonio García-Baquero González, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 1992, Algaida Editores S.A., Sevilla, 1992, p. 78. Sobre el tema de la Casa de Contratación puede verse a A. Acosta, A. González y E. Vila (Coords.), *La Casa de*

Otro aspecto clave de la Carrera es el relacionado con los sistemas de transporte y navegación. El **buque** de las flotas (aquí **buque** es sinónimo del tonelaje total de los barcos) variaba de acuerdo con la disponibilidad de embarcaciones. A finales del siglo XVI y comienzos del XVII, el número de naves mercantes de las flotas osciló entre un mínimo de treinta y un máximo de setenta. Lo habitual era que el **buque** fuese propuesto por el Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla, aunque la decisión definitiva estaba en manos del Consejo de Indias, organización que determinaba si había flotas o no cada año. Una tercera parte del **buque** se entregaba a los comerciantes de Cádiz y las otras dos a los de Sevilla. Ambos grupos estaban obligados a subdividirse el tonelaje en tres tercios: una porción para los cosecheros (exportadores de los “frutos de la tierra” –sobre todo vino, aceite y aguardientes) y otras dos para los comerciantes de cada lugar (Cádiz y Sevilla).

Cabe destacar que las flotas y los galeones en muchas oportunidades efectuaban sus viajes fuera de los días establecidos por la legislación real. Las causas de los retrasos podrían agruparse en estas: las mercancías no llegaban a tiempo a Sevilla (tanto las españolas como las europeas), el mal tiempo en la “barra” de Sanlúcar, las noticias sobre los piratas y los intereses de los comerciantes, que por diversas

razones retrasaban las salidas (escasez de fondos, desconocimiento del mercado en América, saturación del mismo, etc.). Sin embargo, entre 1560 y 1650, según datos aportados por Chaunu, setenta y nueve flotas viajaron a Nueva España; en ese mismo período, más o menos noventa y cuatro convoyes transitaron de Nueva España y Tierra firme a la península. Desde 1565 la salida de “galeones” se convirtió en bianual; desde 1620 (pero sobre todo hacia la segunda mitad del siglo XVII) los que iban a Nueva España (Veracruz) también fueron bianuales.

Por otra parte, fueron autorizados “navíos sueltos” para cobrar un “derecho de tonelaje” creado por la Corona en 1642, el cual se adicionó al que existía desde 1608. Tales naves irían a puertos secundarios, con excepción de La Habana. Iban a Buenos Aires, Caracas (La Guaira), Campeche, Cumaná, Gibraltar (Golfo de Maracaibo), Honduras, Margarita, Puerto Rico, Río de la Hacha, Santa Marta, Santo Domingo, Tobago y Trinidad. Los “registros sueltos” representaron, entre 1550 y 1650, más o menos el 20% del total de embarcaciones que viajaron por el Atlántico de ida y de venida. Aunque dicho tráfico era mucho menor que el del sistema de flotas y galeones, siempre fue importante. De hecho, iba en contravía del control del mercado impuesto por los comerciantes del

Contratación y la navegación entre España y las Indias, Universidad de Sevilla-C.S.I.C.- Fundación El Monte, Sevilla, 2003.

Consulado, pues no sólo era importante para los puertos menores sino que a veces llevaba “mercaderías” a los notables, aunque fuese por rutas “semilegales” como las instituidas mediante las “arribadas forzadas”.

El régimen fiscal establecido para la Carrera en los siglos XVI y XVII, buscaba la consecución de derechos de entrada y salida de bienes en Sevilla y en las colonias para la Corona y para sostener el tráfico. Los dos principales “derechos” (por su temprana aparición y por su efecto económico) fueron la **avería** y el **almojarifazgo**. Existe una clara conexión entre el primero de tales impuestos y la piratería. En la práctica se pensó como un impuesto ad valorem (que no ingresaba al tesoro real) cobrado sobre las mercancías llevadas y traídas entre las colonias y España, el cual se utilizaba para cubrir los gastos de la organización de armadas y escoltas, para la protección de los ataques de los piratas a las naves que circulaban por la Carrera. Su propósito fundamental era la defensa. El “derecho” fue gestionado por el propio comercio entre 1522 y 1537; luego ocurrió una transición que lo puso en manos de la Casa de la Contratación hasta 1591, cuando pasó de nuevo al Consulado que lo administró hasta 1640, cuando la quiebra de los contratistas empujó a la Casa a administrarlo de nuevo hasta 1660, fecha en la cual fue suprimido por real decreto del 31 de marzo. El importe era establecido por los oficiales de la

Casa y por el Prior y los Cónsules de la Universidad de Cargadores. La tasa de ida se definía descontando los gastos de los preparativos de cada flota, que se repartían en el valor registrado en la misma carga. La tasa de retorno tenía en cuenta los gastos de estancia y regreso, y el déficit o superávit sobre la cantidad cobrada a la ida, lo cual predeterminaba el reparto de la nueva suma entre todas las mercancías registradas. La avería dependía de los gastos en defensa y del precio del cargamento registrado. Por eso, su tasa siempre fue fluctuante. Así, hasta 1587 osciló entre el 4,5 y el 5 %; en 1601 alcanzó el 8 y el 10%, estabilizándose después hasta 1627 entre el 7 y el 8%; después de esta fecha se disparó como consecuencia del aumento de la piratería y de la contracción comercial, llegando en 1631 al 36,5%⁴.

Los **asientos de avería** eran de los negocios más lucrativos de la península. Consistían en un contrato entre la Casa de Contratación (que representaba a la Corona) y una persona jurídica (que podía ser colectiva o individual) para administrar el dinero obtenido de la avería. Por el asiento podía pagarse entre sesenta y setenta mil ducados. La avería era también una especie de seguro colectivo por el cual cada comerciante entregaba un porcentaje de acuerdo con el precio de las mercaderías transportadas en las flotas, con el propósito de costear la “armada de escolta” que protegía las naves

⁴ Antonio García-Baquero González, *La Carrera...*, op. cit., p. 122.

mercantes. Los contratos con particulares fueron comunes a finales del siglo XVI, cuando fracasó la administración en manos de la Casa. Por lo general, los contratos se firmaron con el Consulado, representado por la totalidad o por una parte de sus miembros. Dicha institución designaba “diputados” para administrar el asiento. Mediante los contratos se establecían los derechos y deberes de los asentados; éstos pasaban a dirigir, en consecuencia, los aspectos centrales del comercio, como definir las naves de las flotas y armadas, pagar sueldos y seleccionar maestros, tripulación, funcionarios, además de comprar provisiones, entre otros aspectos. En algunos casos se firmó contratos con mercaderes extranjeros, como Juan Núñez Correa y Gonzalo Váez Coutiño, o con descendientes de éstos o “naturalizados”, como sucedió con Tomás Mañara, quien administró el asiento en 1628⁵. La avería contribuyó a encarecer los bienes que circulaban por el Atlántico, por lo que cabe ubicarla como una de las causas del contrabando.

Otro impuesto que estimuló el contrabando fue el **almojarifazgo**. Fue un derecho de aduanas empleado para el mantenimiento de los aparatos administrativos del tráfico. Se cobraba sobre la totalidad de las mercancías comercializadas entre las dos orillas.

Por las mercancías enviadas a Indias el gravamen era inicialmente de 7,5%, dividido en 2,5% a la salida de Sevilla y el 5% restante a la entrada en América. A los bienes que venían de América se les impuso un nuevo derecho de 5% pagadero a su entrada en Sevilla, más un 10% por concepto de “alcabala de primera venta”. En 1566 se duplicó el almojarifazgo sobre las exportaciones desde Sevilla (un 5% a la salida y un 10% a la entrada en América). En total los derechos de aduana quedaron en 32,5%, un 15% correspondiente a las exportaciones por Sevilla y un 17% a las importaciones. Una carga demasiado onerosa para no inducir al contrabando. Los comerciantes se las ingeniaban para eludir los pagos, que afectaban su margen de ganancia. Pasaban mercancías de uno a otro navío en ruta para no pagar derechos en América; se hacían de recibos en Sevilla que no incluían las “mercaderías” registradas para eludir los derechos al otro lado del Atlántico⁶. O se inventaban “arribadas forzosas” para introducir bienes y esclavos en lugares no convenidos (en los documentos oficiales españoles que resultaron de la investigación del contrabando, se les llamaba “arribadas maliciosas”).

Pero éstos no fueron los únicos gravámenes que se impusieron a la Carrera. También habría que

⁵ Enriqueta Vila Vilar, *Los Corzo y los Mañara, Tipos y arquetipos del mercader con América*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, Sevilla, 1991, pp. 121-122.

⁶ Ruggiero Romano, *Mecanismo...*, op. cit., pp. 279 y ss. Véase también Antonio García-Baquero González, *La Carrera...*, op.cit., pp. 125-126.

mencionar el de **Balbas**, consistente en 1.5 % de impuesto adicionado a la avería, el cual se implementó desde 1624 para pagar el capital y los intereses de un préstamo de 206.000 ducados otorgado ese año por el Consulado a la Corona; el de **Lonja**, de 1.3 %, cobrado desde 1582 para financiar la Casa de la Lonja de Sevilla; el de **Consulado**, creado en 1645 para restituir a los extranjeros las sumas entregadas a la Corona para lograr la cédula de naturalización.

El Consulado influyó tanto sobre la Carrera que le quitó protagonismo a la Casa de Contratación. De todos modos, entre ambas instituciones y la monarquía, se construyeron unas redes de poder que fueron la base del monopolio sevillano⁷. Los grandes comerciantes (**cargadores**, en el lenguaje de la época) no sólo influían decisivamente sobre el Consulado, sino también en el poder político, debido a su papel de banqueros del Estado y al control administrativo y financiero de algunas rentas como la avería⁸. Los “hombres del comercio”, a finales del siglo XVI y a principios del siglo XVII, formaron una suerte de camarilla que jugó un papel relevante en la actividad mercantil de Sevilla (en general, de Andalucía y España), el

cual derivó hacia las decisiones políticas; especialmente, las que afectaban sus negocios. Un ejemplo de ello es Bernardo de Valdés, quien obtuvo privilegios que pasaron por encima de la legislación y la costumbre, lo cual se explica por la necesidad de la monarquía de contar con sus servicios. Los beneficios directos que obtuvo el personaje fueron muy inferiores a los indirectos, lo cual le permitió incrementar su red clientelista y sus negocios particulares. Esta trayectoria personal y familiar es muy parecida a la de otros grandes mercaderes que actuaron dentro de la maraña organizativa y funcional del régimen de comercio y financiero montado entre España y América. Hombres como éste le imprimían cierto dinamismo al sistema y luchaban por preservar o ampliar su poderío. Aunque suene paradójico, los mismos detentadores del poder empleaban el fraude institucionalizado y el contrabando para incrementar sus ganancias. Tales ejemplos se replicaban en América. Hacia los siglos XVI, XVII y XVIII, podría asegurarse que los grandes comerciantes de ambos lados del Atlántico presentaban características y comportamientos bastante similares, los cuales variaron muy poco en el curso de los años.

⁷ Ver a este respecto Enriqueta Vila Vilar y Allan J. Kuethe (Edits.), *Relaciones de poder y comercio colonial: nuevas perspectivas*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos-Texas-Tech University, Sevilla, 1999.

⁸ Varios casos de hombres del comercio con gran poder económico y político han sido historiados. Ver: Carlos Alvarez Nogal, “Un comprador de oro y plata en la Sevilla del siglo XVII. Bernardo de Valdés al servicio de la Real Hacienda”, en Enriqueta Vila Vilar y Allan Kuethe, *Relaciones de poder...*, op. cit., pp. 85-115. En relación con Hispanoamérica, véase Bernd Schröter y Christian Büschges (eds.), *Beneméritos, aristócratas y empresarios. Identidades y estructuras sociales de las capas altas urbanas en América Hispana*, Iberoamericana, Madrid, 1999.

Otro asunto central en la Carrera eran los “sistemas” de navegación y transporte. Es importante detenerse en ellos porque constituyen un elemento central de dicha institución. Aparte de los convoyes (que se convirtieron en el nervio de todo el andamiaje) y de los barcos “suelos” o de “registro”, se usaron también “navíos de aviso”, “correos marítimos” y “navíos de azogue”. En un comienzo, los dos primeros se empleaban en el “real servicio”, sobre todo para transportar correspondencia. Los **avisos** eran naves pequeñas y rápidas que transitaban “suelos” para agilizar la comunicación con los territorios americanos. Se encargaban de “avisar” las fechas de salida y de llegada de las flotas, de llevar pliegos y reales órdenes del rey y la correspondencia entre el comercio peninsular y el de las Indias. Eran una especie de “postas de mar” o servicios de correo. En 1764, los “correos marítimos” reemplazaron a los “avisos” en la función de llevar la correspondencia oficial y privada. Los “navíos de azogue” trasladaban este producto a las zonas argentíferas americanas; estaban bajo la jurisdicción de la Real Hacienda; se hicieron más necesarios a partir de 1560, a raíz de la generalización de la técnica de la amalgama para obtener la plata. Fue una especie de monopolio real, lo que quiere decir que sólo la

Corona podía enviar el azogue español a las minas de México y Perú. Pero el azogue o mercurio también podía transportarse en la **capitana** o en la **almiranta** de los convoyes, o hasta en los propios barcos mercantes (la **capitana** era la nave de la vanguardia; la **almiranta** avanzaba en la retaguardia).

El listado de embarcaciones utilizadas en todo el sistema (y en el propio comercio intercolonial) es bastante amplio: balandras, barcos luengos, bergantines, carabelas, fragatas, filibotes, galeones, galeras, galeasas, galizabras, gabarras, naos o navíos, pataches, urcas, zabras, entre otras⁹. Según García-Baquero, en el siglo XVIII aparecen naves nuevas como el paquebote, la goleta, el jabeque y el quechemarín¹⁰.

En cuanto al peso o volumen de la carga, el concepto actual de tonelaje no se adecuaba al de la época colonial. Lo fundamental en aquel período era la “cubicación” del navío, categoría que nos aproxima a su capacidad de carga. La “tonelada de arqueo” fue la unidad de medida y equivalía, desde los años 1590, a 1.518 metros cúbicos. Es decir, se tenía más en cuenta el espacio ocupado por los bienes que su peso. En pocas palabras, planificar un viaje a las Indias fue realmente

⁹ Dos libros clásicos sobre embarcaciones, tráfico y cargas son: Joseph Veitia y Linaje, *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*, Publicaciones de la Comisión Argentina de Fomento Interamericano, Buenos Aires, 1945. Clarence H. Haring, *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*, F.C.E., México, 1984. Una síntesis sobre el tema de las embarcaciones puede encontrarse en Cruz Apestegui, op. cit., y en Antonio García-Baquero González, op. cit. pp. 156 y ss.

¹⁰ Antonio García-Baquero González, op. cit., p. 164.

complicado. Había que calcular los volúmenes de mercancía de modo parecido a como se calcula hoy para un avión comercial, pero utilizando recipientes y cálculos según el espacio, que hoy nos parecen muy enredados¹¹.

Aparte de la carga, de los militares y de los viajeros privados, en una embarcación de la época eran indispensables los siguientes tripulantes: el **piloto**, la máxima autoridad en el barco; el **maestre**, segunda figura de importancia de a bordo (muchos maestros fueron dueños de barcos en todo o en parte), encargado del apresto y organización del navío; el **contra maestre**, lugarteniente del maestre, una suerte de capataz de a bordo; en la parte posterior de la escala, se encontraban los **grumetes**, o marineros rasos y los **pajes**, encargados de los oficios pertinentes dentro de la nave (aquí, entre paréntesis, cabe anotar que algunos de los grandes mercaderes vinieron de abajo, siendo marineros, luego maestros, dueños de naves y, finalmente, mercaderes. La “simbiosis

maestre-dueño de navío-mercader” se produjo en el caso de los aventureros más destacados o de los más “vivos” que vinieron a Indias¹²).

El primer eje comercial de la Carrera se estableció entre Sevilla, Veracruz y el resto de México; el segundo, entre Sevilla, Tierra Firme y Lima. Hacia 1540, este segundo eje supera al primero, a pesar de la lejanía y de las dificultades para llegar a Lima¹³. La riqueza peruana permitió la creación de grandes fortunas y el surgimiento de un grupo de mercaderes bastante influyente en ambos lados del Atlántico. Al mercader que se enriquecía en las redes comerciales con el Perú y que luego fijaba su residencia en Sevilla, se le conoció con el nombre genérico de “perulero”. Pero el calificativo también se aplicó en la propia Hispanoamérica¹⁴.

En síntesis, la Carrera integró las rutas y los puertos, la voluntad política para manejar el comercio y los intereses mercantiles y financieros de los mercaderes y de la Corona. Este

¹¹ Para Veitia y Linaje la “tonelada de arqueo” equivalía al espacio de “dos pipas, o al de ocho codos cúbicos medidos con el codo Real lineal de 33 dedos, de los que una vara Castellana tiene 48, o como más vulgarmente suele explicarse, de dos tercias de vara Castellana, y un treintadosavo dellas”. Más claridad sobre el asunto no se puede pedir. Una aproximación contemporánea al problema de los envases, tonelaje y otros aspectos de la carga está en Carmen García Mena, “Nuevos datos sobre bastimentos y envases en armadas y flotas de la Carrera”, en *Revista de Indias*, vol. LXIV, núm. 231, mayo-agosto 2004, pp. 447-484. Ver también Carla R. Phillips, *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid, 1991.

¹² Enriqueta Vila Vilar, *Los Corzo...*, op. cit., p. 56.

¹³ Pierre Chaunu, *Sevilla y América, siglos XVI-XVII*, Sevilla, 1983, p. 163.

¹⁴ Para las diversas acepciones del término “perulero”, véase Enriqueta Vila Vilar, “Las ferias de Portobelo. Apariencia y realidad en el comercio con Indias”, en *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. XXXIX, Sevilla, 1982, pp. 275-340 y 295-301. Acerca del tema de la riqueza de los emigrantes españoles a nuestro territorio ver Carlos Alberto González Sánchez, *Dineros de ventura: la varia fortuna de la emigración a Indias (siglos XVI-XVII)*, Universidad de Sevilla, 1995. En este libro se hacen también interesantes observaciones sobre las características del “rico perulero” (op. cit., 182 y ss.).

sistema pretendía relacionar, del modo más funcional posible, cuatro variables diferentes: el espacio y el tiempo (circulación de hombres, mercancías y metales preciosos), el beneficio y la seguridad (cobertura técnico-militar y defensiva). El monopolio fue la estructura básica del tráfico comercial transatlántico. Este se concretaba, además, mediante las “factorías” y los agentes bien distribuidos. De hecho, para generar las transacciones, los intercambios y el control mercantil era indispensable una “red de factores” en los puertos y plazas de comercio más importantes, cuyas funciones consistían en recibir la mercancía, enviarla al interior, efectuar los negocios de crédito, hacer los embarques en las flotas a la península, entre otras actividades. Los **factores** de los grandes cargadores se regaron por todo el territorio americano. Tales factores recibían los **cargazones** de mercancías y plata, atendían pagos y demás operaciones relacionadas con el crédito, actuaban en pleitos y cuidaban la hacienda de su jefe, fletaban naves y protegían sus bienes raíces. Su función les permitió a algunos actuar con mucha independencia y hacerse ricos; en esto les ayudaba la distancia que los separaba de sus jefes.

Hemos analizado con algún detalle la Carrera y sus elementos porque aquí está una de las claves para explicar el contrabando en el Caribe desde dentro del sistema organizado por los españoles. Analizando el asunto desde este ángulo, entre las causas del contrabando habría que mencionar: a)

las muchas y elevadas cargas fiscales que pesaban sobre los mercaderes españoles y americanos; b) la centralización del tráfico en muy pocos puertos; c) la prohibición a que los extranjeros participaran en el comercio; y d) la exigencia de un nivel mínimo de inversión para los convoyes y para los navíos sueltos (lo que cerraba la participación a muchos comerciantes). El fraude, el comercio ilícito, fue la respuesta más lógica de los comerciantes ante una inadecuada política fiscal que comprometía sus intereses. La corrupción y el cohecho están en la base del contrabando. No era raro que los mejores cómplices de los contrabandistas estuvieran dentro de las autoridades que debían refrenarlos; resultaba imposible adelantar el comercio “semilegal” sin contar con apoyo al interior de la Casa de la Contratación y el Consulado y, en las Indias, con la aquiescencia de los generales de los convoyes y de las diferentes armadas. Había elusión de impuestos o fraude con los llamados “testimonios” o “partidas adicionadas” o a través de los “registros rezagados”, que se prestaban para toda clase de manipulación de documentos. El soborno de los funcionarios estatales o el hecho de las personas que obtenían los puestos con el propósito de recibir dinero, alimentaba también el comercio ilícito. Los capitanes y almirantes de las flotas se convirtieron en medios para el contrabando, pues la Corona otorgó “permisiones” (permisos especiales para cierto tipo de cargas, sobre todo frutos de la tierra como vinos o aguardiente) que se

prestaban para el fraude. Las “arribadas maliciosas” también servían de pretexto para el ejercicio del comercio ilícito pues los barcos se dirigían a puertos no autorizados donde podían colocar productos sin “registro” en Sevilla, aduciendo problemas de mal tiempo, asedio de los piratas, etc.

La institución ante la cual debía hacerse el “registro” de lo que era transportado fue la Casa de Contratación, o de la Contratación, como se dice en los documentos de época. Esta fue creada mediante la ordenanza de Alcalá de Henares del 20 de enero de 1503; tuvo sede en Sevilla. A partir de este momento se sentaron las bases del sistema mercantil Hispanoamericano, sustentado sobre dos criterios: el privilegio de los españoles a comerciar y a residir en las Indias; y el comercio canalizado a través de Sevilla.

Ningún navío podía salir de Sevilla sin una licencia previamente otorgada por la Casa de Contratación. Antes de entregarse ésta, mediaba una petición de visita para averiguar como estaba la nave, realizada por “visitadores”. Las licencias las concedía la Casa, a excepción del período que va de 1601 a 1613, cuando las entregaba el Consejo de Indias. Este organismo o el propio rey solían conceder licencias a las naves que partían fuera de las **conservas de las flotas** y a puertos diferentes (registros sueltos). La visita era recibida por el capitán o el maestro de la nave; éste último debía entregar

una fianza de diez mil ducados exigida para responder por su carga. Antes de salir de Sevilla se hacía una nueva visita para comprobar lo cargado y en Sanlúcar se efectuaba otra revisión para completar tres. En los puertos americanos, las formalidades fueron parecidas pero sólo en teoría; se volvían más laxas por el relajamiento de los organismos de control, por la escasez de oficiales reales y por la oposición de maestros y mercaderes.

Las licencias y visitas fueron acompañadas por el registro de todo cuanto se transportaba a bordo. Lo que se buscaba con éste era impedir el comercio ilícito y facilitar el cobro de los impuestos que grababan el tránsito. El **registro de mercaderías** exigía el cumplimiento de requisitos indispensables: todo mercader que deseaba cargar con destino a las Indias debía tener dos licencias: una de los **almojarifes** y otra de la Casa de Contratación. Con la primera se permitía trasladar los “géneros” hasta la nave (en ella se especificaba el nombre del cargador, del navío, la naturaleza de las mercancías y el número de fardos que las contenían); luego de esto, se solicitaba a la Casa la segunda licencia para embarcar los “géneros” (ésta debía tener el nombre del cargador, la cantidad de mercancías y el puerto de destino).

Los mercaderes entregaban a los almojarifes una declaración firmada con los precios de las mercancías, la cual servía para cobrar los dos principales impuestos: el

almojarifazgo y la avería. Tales declaraciones se llevaban a la Contaduría de la Casa de Contratación, donde se recogían las correspondientes a cada nave y se elaboraba el respectivo registro. El original se guardaba allí; una copia se entregaba al maestro para que la presentara a las autoridades en el puerto de destino. El **registro de retorno** de los puertos americanos hacia Sevilla era parecido al que ya describimos, pero sin observar tan rigurosamente las normas, ni en las visitas ni en los otros pasos¹⁵.

Estos trámites y controles legales fueron quebrantados por el contrabando, hasta en las propias barbas de los funcionarios sevillanos. Se sabe que en las costas andaluzas fue desarrollándose un cuerpo de “metedores” especializados en introducir de modo ilegal las mercaderías a territorio español, cobrando sólo el 1% del valor de la carga o de lo trasladado. Otro tanto ocurrió en América, donde se eludía muy a menudo el pago de impuestos bajando parte de la carga de modo irregular aprovechando la oscuridad de la noche. Esta práctica se complementaba con la falsificación de documentos o con el traslado ilegal de mercancías de una nave a otra en alta mar.

Otro foco de contrabando “interno” fueron las islas Canarias. La política mercantilista aplicada desde el siglo XVI, ponía muchas restricciones al comercio entre Canarias e Indias; se argumentaba que con su eliminación los ingresos de la Corona se verían severamente golpeados, debido a que los canarios llenarían a las Indias de mercaderías antes de la llegada de las flotas. A pesar de todo, se otorgaron algunas autorizaciones sin tener que esperar a las flotas a partir de 1580, para exportar 1.500 pipas de vino anuales. A principios del siglo XVII se concedían permisos (“permisiones”) para que naves sueltas salieran de Canarias hacia las Indias. De todos modos, el efecto de las restricciones sobre la economía productiva de las islas fue siempre notable, a pesar de que durante la primera mitad de este siglo se otorgaban licencias para enviar “frutos de la tierra” a América; nunca éstas permitieron cubrir la producción total de las Canarias, por lo que pelearon siempre por el “libre comercio” o practicaron ampliamente el contrabando. La pérdida de Portugal, Brasil y Angola como mercados hacia 1640 golpeó el comercio vinícola y estimuló el contrabando¹⁶.

¹⁵ Abundante información sobre la Casa y sus funciones se encuentra en la obra citada de A. Acosta, A. González y E. Vila (coords.), *La Casa de Contratación...*, op. cit., passim. Véase además Antonio García-Baquero González, *La Carrera de Indias...*, op. cit. pp. 25 y ss.

¹⁶ Muchos datos acerca del comercio entre Canarias y América y otros aspectos relacionados, pueden verse en: Francisco Morales Padrón, *VIII Coloquio de historia Canario-Americana*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria-ICI, Las Palmas, 1991, passim. Un libro pionero sobre el comercio, del mismo autor que coordina el compendio mencionado aquí en esta nota, es *El Comercio Canario-Americano (siglos XVI-XVII-XVIII)*, Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, Sevilla, 1955; acerca del contrabando véase especialmente pp. 181 y ss. y 281 y ss.

Las siete islas Canarias fueron claves como primera escala entre Sevilla (o Cádiz) y las Indias. A mil kilómetros de la península, se convirtieron en un paso obligado dentro de la Carrera. Sus relaciones con América casi nos permite englobarlas dentro del comercio indiano. En algunas épocas contaron con un régimen especial, con flota mercante propia (ésto les otorgó cierta independencia con respecto a los comerciantes y marinos de la península), pero también sufrieron las medidas monopolísticas derivadas de las ideas económicas de entonces y de las maniobras de Sevilla y Cádiz, que refrenaron su comercio legal y las empujaron al contrabando¹⁷. Ni siquiera el sistema de registros aplicados en las propias islas (los cuales debían enviarse cada cuatro meses por los Jueces de Registro a la Casa de Contratación de Sevilla) frenó las prácticas ilegales. Se usaron diversas tácticas para burlar los controles: la firma de un español, cuando en realidad el barco, el maestre y el capitán eran portugueses; otras veces los portugueses simulaban una venta de la nave en Canarias y de allí partían a Indias con un supuesto barco indiano; en otras ocasiones salían navíos con ruta supuesta a Cabo Verde o Brasil, pero una realidad terminaban en Indias. En vista de tales infracciones, el rey dispuso que ninguna embarcación saliera de Canarias sin el respectivo registro.

Pero aún así, las violaciones continuaron: traslado ilegal de personas desde Gomera (Canarias) a América; durante el siglo XVII hasta extranjeros cargaron mercancías y personas que introducían después ilegalmente en Indias¹⁸. En consecuencia, las Canarias se transformaron en un foco de defraudación del fisco real; muchas embarcaciones salían de aquí sin licencias para ingresar a puertos americanos donde no había oficiales del monarca; regresaban luego cargados de oro, plata y otras mercancías, sin pagar derechos.

Como hemos visto, en el sistema había factores que estimulaban el contrabando. Aparte de lo mencionado, habría que destacar también acontecimientos especiales, como las frecuentes confiscaciones de oro y plata de mercaderes por una Corona en constante crisis financiera, lo que afectaba el tráfico legal y catalizaba el contrabando de dichos metales y otros productos. Hasta las epidemias tocaron el tráfico sevillano, reduciendo su volumen (se destacan las de 1599-1600 y 1649-1651 en territorio peninsular). A pesar de que es imposible conocer el monto real del comercio ilícito, al menos podemos suponer que su volumen fue enorme; se calcula que a mediados del siglo XVII alcanzó más o menos el 50 % del comercio legal¹⁹.

¹⁷ Francisco Morales Padrón, *El comercio...*, op. cit. pp. 9-10.

¹⁸ Op. cit., p. 287.

¹⁹ Ruggiero Romano, *Mecanismo...*, op. cit., pp. 279 y ss. Ver también Guillermo Céspedes, *América Latina colonial hasta 1650*, Secretaría de Educación Pública-SepSetentas, México, 1976, p. 85.

Si partimos del supuesto del crecimiento paulatino del contrabando durante nuestro período de estudio (añadiendo al europeo el que se hacía con Brasil, Filipinas y entre las propias colonias del Caribe) hay argumentos suficientes para sospechar que la producción global de las colonias no decreció durante el siglo XVII. Si dejamos de lado ciclos recesivos en algunas regiones y en ciertos productos, podríamos asegurar que la depresión general del XVII (que golpeó tan duramente la mayor parte de la economía europea) no se replicó en América; podría asegurarse que las colonias indianas se hallaban en un lapso de crecimiento modesto y hasta de expansión económica, como lo han sugerido historiadores de ambos lados del océano²⁰. En la base de esta expansión relativa o del crecimiento económico modesto, es necesario colocar el contrabando.

El Caribe fue foco importante de comercio ilícito. Su propagación se debió al desarrollo de las sociedades coloniales, a los contornos especiales que asumió su economía y a los intereses creados de los grupos o clases que vivían en las colonias. Desde este punto de vista es aceptable convenir con la idea planteada por algunos autores según la cual no es posible entender el contrabando como un problema ético, sino como el ejercicio de una soberanía relativa real; los intereses de los mercaderes de la región

los empujaron a enfrentar el monopolio, actitud a la que se unieron funcionarios estatales y otros sectores de la población.

Sin embargo, la explicación del contrabando en el Caribe hunde sus raíces en el sistema económico impuesto por los españoles. La crisis de la Carrera y del monopolio sevillano fue inducida por razones internas que ya explicamos y por las características socioeconómicas especiales de las colonias. De hecho, la política de convoyes que empezó a regir sobre todo desde la segunda mitad del siglo XVI, dejaba por fuera del comercio legal a muchos territorios. La vastedad de los dominios coloniales hacía prácticamente imposible cubrir todos los lugares, dadas las condiciones técnicas de los medios de transporte de la época. Los cambios de rutas y los costos de operación inducidos por los ataques piratas complicaban aún más el asunto; a esto habría que agregar que los convoyes o navíos sueltos legales no salían siempre en las fechas acordadas. En tales circunstancias, lo más lógico era el florecimiento del contrabando. ¿Cómo hacían las colonias del Caribe para realizar sus productos o para conseguir los bienes manufacturados que requerían? Negociando con los contrabandistas.

Otro cuerpo de factores que influyeron sobre el comercio ilícito tiene que ver con la competencia económica que los

²⁰ Ver Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas: la crisis del siglo XVII en Europa e Hispanoamérica*, El Colegio de México-Fideicomiso Historia de las Américas-F.C.E., México, 1993, *passim*.

franceses, ingleses y holandeses impusieron a España en el período delimitado. La base de ésta era la expansión de la economía europea, centrada en el desarrollo de Inglaterra y Holanda. A este hecho estructural de fondo se unieron la lucha de la liberación nacional (caso Holanda) y, en general, los pleitos dinásticos y religiosos. Pero fue la disputa por territorios, productos, mercados y fuerza laboral la que le insufló el dinamismo de fondo al asunto. El contrabando fue otra importante estrategia utilizada por los adversarios de España para socavar su monopolio económico y para demoler su pretensión de control absoluto sobre los territorios americanos. Mediante él, los “americanos” y los “extranjeros” convirtieron el **Mare Clausum** en un **Mare Abiertum**.

Sintetizando, el comercio ilícito tuvo por los menos tres grandes fuentes: la dinámica interna del monopolio, pero sobre todo de su columna vertebral: la Carrera de Indias; las necesidades internas de las colonias iberoamericanas (demandas y ofertas de bienes); y la expansión de los enemigos de la Corona española. Seguiremos analizando el tema del contrabando pero ahora en conexión con la actividad de los piratas.

Contrabando y piratería en el Caribe: dos caras de una misma moneda.

El comercio ilícito y las actividades de los piratas estaban íntimamente

correlacionadas; en ciertos casos es muy difícil establecer una separación tajante entre piratas y contrabandistas, porque los primeros solían hacer contrabando con las colonias ibéricas; además, sus rutas a menudo coincidían. Las potencias europeas utilizaron ambas modalidades para atacar el control español sobre el Mar Caribe, lo que dificulta aún más su análisis desagregado. Los grandes corsarios que cruzaron el Caribe eran también contrabandistas, en muchas ocasiones por necesidad.

En el Caribe se produjo un tipo de contrabando que reproducía parte de las prácticas ilegales aplicadas en España y las Canarias. Era una especie de comercio “semilegal” que se desprendía del monopolio basado en la Carrera. Pero otra clase de comercio ilícito se efectuó con los extranjeros, sobre todo con los franceses, ingleses y holandeses. A medida que el sistema de flotas incrementó su irregularidad (en parte por la presión de los piratas y corsarios) y su ineficacia, el contrabando se hacía más dominante.

Para frenar el comercio ilegal fueron insuficientes las medidas impuestas por la Corona. Por ejemplo, una Real Cédula del 6 de junio del 1556, con destino a los funcionarios de las Indias, disponía graves penas para quienes comerciaron con los extranjeros. Se penalizaba con la pérdida de la vida o de los bienes a todos los que hicieran tratos y contratos con extranjeros, a los que cambiaran o rescataran oro, plata, piedras, frutos o cualquier otra

“mercadería” con ellos, o les comprara o rescatara las “presas” que hubieran hecho, o les vendieran provisiones, armas, municiones o pertrechos. Con la cédula se pretendía potenciar el monopolio comercial, con penas que disuadieran a los contrabandistas. Según creían los gobernantes españoles, los franceses y luego los ingleses verían así restringidas sus posibilidades de hacer negocios por la vía ilegal²¹. Pero ninguna norma logró frenar el ímpetu de los contrabandistas.

Sólo hasta la segunda mitad del siglo XVI fue que los ingleses se aventuraron a atravesar de manera más periódica el Atlántico, empujados por la reducción de sus “tradicionales exportaciones de paños” y por la “envidia de la riqueza comercial de España”²². Los ingleses compartían motivaciones similares a las de los españoles y portugueses, es decir, venían a la búsqueda de nuevos mercados y de sitios donde fundar colonias, empujados también por las rivalidades políticas y religiosas europeas. Las aspiraciones nacionales de encontrar riquezas, nuevos mercados y territorios ultramarinos, fueron robustecidos por la “centralización del poder en Inglaterra” y por el desarrollo del protestantismo. La urgencia de zonas de pesca, la demanda en expansión de bienes americanos como el azúcar, el cacao, el tabaco y los colorantes,

crearon la necesidad de venir a América.

La experiencia en la navegación transoceánica se pondría al servicio de los expedicionarios que vendrían al Nuevo Mundo, entre ellos los puritanos, los católicos y los cuáqueros que llegaron a raíz de la persecución por causas religiosas o de otro tipo o que añoraban controlar grandes territorios en América como señores de la tierra. Así mismo, la mayoría de expedicionarios eran protestantes que no ocultaban su rabia por los maltratos a sus correligionarios por parte de la Inquisición española. La rivalidad política entre España e Inglaterra (en cabeza de sus monarcas Felipe II e Isabel I), que explotó en 1585, dio un nuevo motivo a los ingleses para aventurarse en el Caribe. Otro aspecto a tener en cuenta es que para el marino promedio, los viajes eran una salida para librarse de la pobreza, del desempleo en una sociedad superpoblada y hasta de los conflictos de la vida intrafamiliar. Pero el deseo de riqueza, de fama, de tierras y honores motivó siempre a los más avezados. La promesa de “ricos botines” fue siempre más fuerte que el interés por servir a la armada real en la mente de los “revoltosos y pendencieros” marinos²³.

Isabel I subió al trono en 1558. Las visitas de los “mercaderes” y marinos

²¹ Cruz Apestegui, *Los ladrones del mar...*, op. cit., p. 40.

²² Peter Bradley, *Navegantes británicos*, Editorial Mapfre, Madrid, España, 1992, p. 15.

²³ Peter Bradley, op. cit., p. 18.

ingleses se hicieron más frecuentes a partir de los años sesenta, pues antes de eso el matrimonio de Felipe II con María Tudor para defender el catolicismo y en contra de Francia, había mejorado las relaciones entre los dos países. La guerra contra los franceses incrementó el corso proveniente de este país, hasta cuando se firmó en 1559 el tratado de Cateau-Cambrésis, que le bajó un poco el voltaje a las hostilidades, al menos en apariencia (de hecho, antes y después de esa fecha los corsarios franceses siguieron hostigando los puertos españoles: Jacques de Sore incendió Santa Marta y tomó La Habana en 1555; ésta última acción les granjearía fama de “luteranos” a todos los piratas; en 1559 Martín Cote tomó a Santa Marta y en el sesenta entró victorioso a Cartagena. El asedio francés obligó a los españoles a organizar de manera definitiva el sistema de flotas en 1561).

La muerte de María Tudor abrió un período durante el cual los ingleses irrespetaron de modo muy claro el monopolio español en América. Este es el escenario en el cual empezó a actuar John Hawkins, contando con el apoyo de los medios financieros y comerciales de los puertos del sudoeste y de la capital inglesa. Estos formaban dos grupos principales: los propietarios de barcos y los integrantes de la Junta Naval (entre los cuales estaba el suegro de Hawkins, William Winter, como tesorero e inspector de la marina real; además, había personajes con influencia y capitales, como Sir Thomas Lodge, alcalde londinense en

1573). A Hawkins lo unía con los dos grupos el negocio del oro en las costas de Guinea y, en general, el comercio con África desde la época de su padre, William, bajo el reinado de Enrique VIII. Hawkins consideró rentable negociar negros y otras mercancías prohibidas en el Caribe, a pesar de los riesgos y de los costos. Este es el trasfondo de sus empresas de 1562-1563.

John Hawkins viajaba a menudo a Canarias donde conoció a Pedro de Ponte y Vergara, comerciante cuyo padre era genovés, quien le dio datos sobre el tráfico de esclavos en las costas africanas. Hawkins salió de Plymouth en su primer viaje en octubre de 1562 (esta ciudad se había convertido en el principal centro para el comercio extranjero y la exploración ultramarina). Con sus tres barcos (el **Salomón** -120 toneladas-, el **Swallow**-100 toneladas- y el **Jonas**- de apenas 40) hizo escala en Tenerife, donde su socio y amigo Pedro de Ponte le consiguió un piloto de Cádiz llamado Juan Martínez. Después atravesó el Atlántico para vender su cargamento en la parte norte de La Española en abril de 1563 (antes había recogido esclavos en la costa africana). El contrabandista tuvo mucho éxito en Puerto Plata y Montecristi; en tales sitios vendió africanos y recibió cueros, azúcar, perlas, jengibre y, quizás, algo de oro. Lo más seguro es que Hawkins entrara en tratos con el licenciado Lorenzo Bernáldez, quien supuestamente debía enfrentarlo al mando de setenta caballeros enviados

desde Santo Domingo. El acuerdo consistió en permitirle traficar y vender sus esclavos a cambio de pagar los derechos de aduana y entregar una Carabela portuguesa que había tomado. En septiembre de 1563, el contrabandista regresó a Plymouth; parece ser que dos de sus barcos habían ido hasta Lisboa (donde le embargaron su carga) y otro a Sanlúcar, por motivos que desconocemos.

La segunda incursión de John Hawkins a los dominios españoles del Caribe se produjo entre 1564 y 1565. En este viaje apoyaban al contrabandista-pirata los negociantes londinenses, algunos magnates de la marina real, Robert Dudley (conde de Leicester) protegido de la reina, y la propia Isabel I, quien arrendó un galeón grande de setecientas toneladas (el **Jesus of Lubeck**), exigiendo a cambio un porcentaje de los beneficios. El contrabandista-pirata (o contrabandista-corsario, sería mejor decir) llevaba la misión de visitar la colonia francesa creada a principios de 1564 por René de Laudonnière. Es pertinente anotar que un poco antes, en 1562, el capitán hugonote Jean Ribault había fundado otra colonia en la parte oriental de la Florida, desde la cual ponía en jaque a los barcos españoles. Con esta autorización a Hawkins, Isabel I jugaba sus cartas para desestabilizar a España.

El contrabandista-corsario comerció en Tierra Firme sus esclavos por oro, plata, perlas y cueros. Pasó por el Cabo de la Vela (al norte del actual

departamento de la Guajira en la República de Colombia) Río de la Hacha, Curaçao, Aruba y llegó hasta Jamaica, Cuba y la Florida. Es decir, hizo sus buenos negocios en las colonias españolas caribeñas.

En el tercer viaje organizado por él (1566-1567), no pudo embarcar a raíz de las quejas expuestas por Guzman de Silva, embajador español en Londres, por las entradas ilegales al Caribe. El mando de la expedición fue delegado a John Lovell, quien zarpó el 9 de noviembre de 1566 del puerto de Plymouth; entre los navegantes venía Francis Drake, quien llegaba a América por primera vez.

Entre 1567 y 1569 se produjo el cuarto viaje montado por Hawkins. Este fue una empresa nacional en la cual participaron los mercaderes, la Corona y sus consejeros y los familiares de Hawkins. La flota de seis buques zarpó el 2 de octubre de 1567 desde Plymouth. Llegó hasta Tenerife y de ahí pasó a cargar esclavos a Cabo Verde y Sierra Leona. En esta expedición, el brazo derecho de Hawkin fue su pariente Francis Drake. En Río de la Hacha y Santa Marta, los contrabandistas-corsarios presionaron a las autoridades para negociar. En Santa Marta se orquestó un ardid para aparentar que los intercambios se habían producido a la fuerza. Los ingleses lanzaron unos cañonazos y desembarcaron ciento cincuenta soldados para salvar las apariencias, como parte de la comedia.

En este cuarto viaje, Hawkins sufrió una devastadora derrota en San Juan de Ulúa, a la sazón el puerto más importante de México. El nuevo virrey, Martín Enríquez de Almansa, fue el promotor de la debacle. Fue tanta la presión española que Drake abandonó la lucha, huyendo dramáticamente a bordo del **Judith**. Allí se perdieron varios de los barcos y trescientos hombres. Hawkins escapó de la emboscada casi de milagro a bordo del **Minion**. Este duro golpe repercutió negativamente en quienes patrocinaban las expediciones, sobre todo en los mercaderes y marineros del sudoeste de Inglaterra. La derrota de San Juan de Ulúa contribuyó a sepultar muchas iniciativas, aparte de acrecentar en los marinos el odio hacia España, lo cual agrió aún más las condiciones geopolíticas globales, cruzadas por el enfrentamiento entre protestantes y católicos. A este sentimiento de derrota se unió el hecho del mejoramiento de las estrategias defensivas de los españoles, implementadas por Pedro Menéndez de Avilés después de haber exterminado la colonia francesa de Florida en 1565. Pero a pesar de todo,

la necesidad de los ingleses de traficar y piratear no desapareció, aunque las ganancias en descenso y los altos costos para apertrechar los buques también desestimulaban las expediciones típicas de un comercio agresivo.

Es bueno destacar, que quienes pensaban en las riquezas americanas ya no se contentaban con el comercio ilegal, pacífico o depredador, sino que deseaban las represalias a través del saqueo o el pillaje; esta actitud está en la base del comienzo de un nuevo ciclo que desembocó en una guerra de casi veinte años (de 1585 hasta 1604).

La época de Hawkins puede caracterizarse como una etapa de contrabando impuesto por la fuerza militar; pero su política se vio limitada por los altos costos implícitos en armar las flotillas, lo que quizás no sucedió con las expediciones más sigilosas y menos molestas de los franceses y portugueses²⁴.

Francis Drake también contrabandó en el Caribe antes de ser reconocido por los españoles como un feroz pirata.

²⁴ Un libro pionero para abordar la piratería desde un ángulo diferente al de los españoles es el del inglés Charles Johnson (algunos historiadores creen que este nombre es un seudónimo de Daniel Defoe), *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates and also their Policies. Discipline and Government in the Island of Providence in 1717 to the present year of 1724*, 2 vols., Londres, 1724 y 1728. La versión más reciente de esta obra es *History of Pyrates*, Columbia, 1972. Desde el punto de vista español, un libro interesante es el de Dionisio Alcedo y Herrera, *Piraterías y agresiones de los ingleses y otros pueblos de Europa a la América española desde el siglo XVI al XVIII*, Justo Zaragoza, Madrid, 1883. Este tiene otras ediciones. Entre los mejores libros sobre la penetración inglesa en el Caribe y en América a finales del siglo XVI están K.R. Andrews, *Elizabethan privateering. English privateering during the Spanish war. 1585-1603*, Cambridge, 1964; y el de Williams Neville, *The Sea Dogs. Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*, Nueva York, 1975. Una síntesis de los tópicos que tratamos se halla en Peter Bradley, *Navegantes...op.cit.*, pp. 40 y ss.

El 24 de mayo de 1572 salió de Plymouth con una expedición financiada por la familia Hawkins, pues él no contaba con los recursos necesarios. Planeó apoderarse de la plata peruana, esperando a los galeones en Nombre de Dios. Drake atacó sin éxito esta plaza, donde fue herido en una pierna. Luego hostigó naves españolas en las costas de Tierra Firme, entre Cartagena y Santa Marta, y hasta en Curaçao. En septiembre se atrevió a subir por el río Magdalena (el más importante de Colombia) en busca de alimentos. Regresó a Plymouth el 9 de agosto de 1573 con un botín de cincuenta mil pesos, que le sirvió para pagar gastos y lograr un pequeño beneficio. Este fondo resultó de un asalto a una recua de mulas que llegaba a Nombre de Dios con una carga de plata; para lograr este pequeño botín se había aliado, el 29 de abril, con el capitán hugonote francés Guillaume le Testu.

Las incursiones de Drake hacen parte de un período de saqueo y piratería que representó en la práctica una guerra de represalia. La intención no era tanto el comercio como el ataque. Sin embargo, sus primeras expediciones no formaban parte de una política nacional antiespañola, pues eran, más que todo, empresas individuales movidas por la venganza y el deseo de fama. El Tratado de Bristol, firmado entre ingleses y españoles en 1573, trajo consigo un tiempo de relativa paz, mediada por la indemnización mutua de las pérdidas por los contendientes; éste duró muy poco.

Es común que en los documentos españoles referidos a la intromisión de extranjeros en el Caribe, se les califique a todos de piratas. En relación con el Drake de los años 70 éste adjetivo está bien utilizado, pues la reina nunca le entregó una patente, aunque miraba para otra parte ante los actos de piratería realizados lejos de sus costas. A éste lobo de mar lo apodaban sus enemigos el **Dragón de los Mares**, ya que no respetaba ni la propiedad ni la vida de sus víctimas, debido a su estrategia de venganza por la derrota de San Juan de Ulúa. Los ataques de Drake en el Caribe se podrían considerar como el primer acto de la guerra marítima entre ingleses y españoles; sirvieron para que España dejara a un lado una posible política de conciliación, lo cual trajo como consecuencia la creación de una Armada Invencible, para intentar acabar con la marina real inglesa y para darle protección a sus rutas con América.

Drake regresó a las aguas americanas en 1585. En abril de 1581, la reina lo había convertido en caballero después de darle la vuelta al globo terráqueo (los historiadores españoles dudan que haya sido el primero, como alegan los ingleses; sostienen que una expedición al mando de Magallanes y Elcano había logrado inicialmente la hazaña). El regreso de sir Francis Drake tenía como objetivo central navegar en “corso” para apoderarse del mayor número de presas y de ser posible, organizar una base provisional en el Caribe, desde la cual llevar a cabo

asaltos contra naves y puertos españoles. La flota fue la más fuerte que hasta el momento llegara al Caribe: veinticinco navíos, más ocho pinazas y dos mil trescientos hombres. Dos naves eran de la armada real (la **Elizabeth Bonaventure**, de seiscientas toneladas, y el **Aid**, de doscientas a doscientas cincuenta); la almiranta Primrose (de trescientas a cuatrocientas toneladas), el **Galleon Leicester** (de cuatrocientas toneladas) y el **Galiot Duck** (a cargo de Richard Hawkins, hijo de John) se destacaban también. Las otras naves eran en su mayoría buques mercantes de Londres, Plymouth y Bristol, de entre setenta a doscientas toneladas. Se trataba de una empresa enorme. La expedición se estructuró como una sociedad anónima, en la cual la Corona también fungía como accionista. Sus socios fueron mercaderes aventureros, cortesanos, personas de alcurnia y terratenientes; es decir, gente con recursos para costear una aventura que no se podía financiar con recursos estatales. Se calculó una inversión total de sesenta mil libras, incluidas diez mil de la reina, cuyas embarcaciones fueron avaluadas en otras diez mil libras, para elevar la proporción de sus beneficios. Se suponía que los ataques a Nombre de Dios y a Panamá producirían un botín de setecientas mil libras, o sea, dos millones seiscientos diez mil ducados. Pero económicamente la incursión fue un fiasco: un botín de sólo sesenta mil libras dejaba pérdidas a los inversores

de hasta un 25%, sin contar los setecientos cincuenta muertos provocados por las fiebres y otras enfermedades. Pero fueron muy significativas sus victorias en Santo Domingo y Cartagena. La reacción española se concretó en el mejoramiento en el sistema de fuertes y de las defensas marítimas²⁵.

Los viajes de Hawkins, Drake y otros marinos desde 1585 representaron el primer gran período de las incursiones inglesas transatlánticas dirigidas por los grupos comerciales y marítimos, con el objetivo del enriquecimiento en el Caribe y de la desestabilización de España. A principios del siglo XVII se observa un cambio, porque antes que expediciones agresivas se buscaba los bienes primarios para satisfacer su propia demanda o la de otras regiones europeas y vender sus mercancías en el **Mare Abiertum**. En oportunidades anteriores observamos el uso de corsarios y piratas para llevar a cabo el contrabando, siendo los financiadores los miembros de la elite inglesa, principalmente los grandes mercaderes. No puede olvidarse que ellos dependían del azúcar, los cueros y otros productos que llegaban en las naves corsarias. Esto prueba lo planteado anteriormente, en el sentido de que no era fácil distinguir entre contrabandistas y piratas o corsarios.

El cambio de la práctica del corso abierta y de la política militar agresiva a las expediciones “pacíficas” de

²⁵ Peter Bradley, op. cit., pp. 73 y ss.

contrabando, quizás tuvo que ver con el éxito comercial de los competidores franceses y holandeses y con los altos costos que implicaba armar las naves de guerra. Obviamente, muchos contrabandistas no abandonaron la antigua práctica de asaltar y saquear, como sucedió con Simón Boreman en 1601, quien asoló las costas de Cumaná mientras contrabandeaba, o con Christopher Cleeve en 1603, quien tomó Santiago de Cuba y atacó Jamaica, a la vez que obtenía cueros y tabaco de contrabando para los grandes comerciantes británicos.

Es indudable que la política de “comercio” tranquilo tuvo mucho que ver con el ascenso al trono de Jacobo I. A partir de 1603, se vivió una época de relativa paz con los españoles, sustentada en el abandono oficial de la estrategia de apoyo al corso. El rey sostenía que quienes ingresaran en aguas españolas de manera agresiva serían castigados por las dos monarquías; esto lo planteaba aún defendiendo el derecho de comerciar de manera pacífica en lugares no dominados o colonizados por los españoles. El monarca no aceptó las peticiones de quienes se oponían a firmar un acuerdo con España mientras esta nación no otorgara licencias a Inglaterra para comerciar libremente con América. Debido a que nadie quería poner en entredicho la paz en Europa (al menos en apariencia), se firmó entre los dos países el Tratado de Londres, en 1604, en cuyo texto no se mencionó a las Indias Occidentales, lo cual era una aceptación tácita de que

sólo el control efectivo de un territorio otorgaba jurisdicción sobre éste (esa fue una posición que mantuvieron los adversarios de la Corona española casi desde el mismo momento en que se conocieran las bulas papales y el Tratado de Tordecillas, que repartían el territorio americano entre españoles y portugueses). A pesar de todo, los negociadores peninsulares nunca aceptaron abiertamente que los ingleses traficaran de modo legal con sus colonias americanas, manteniendo su política excluyente contra los extranjeros.

Aunque los contrabandistas y piratas británicos siguieron viniendo al Caribe, no contaban ya con un apoyo oficial explícito de parte de su rey. Las actividades ilícitas prosiguieron sobre todo con los sitios peor conectados del imperio. Vale decir, los que estaban fuera del eje Cartagena-Portobelo-Veracruz-La Habana. Los focos de comercio ilícito se concentraron en las Antillas Menores, Jamaica, Puerto Rico, la “banda norte” de La Española y la región oriental de Venezuela. Este contrabando fue facilitado por la colonización de algunos puntos claves en el Mar Caribe. Luego de varios intentos fallidos por montar una colonia en Santa Lucía en 1605 y Granada en 1609 (en parte por la feroz arremetida de los aborígenes), Thomas Warner creó la primera colonia permanente en 1624, dedicada al cultivo del tabaco. En 1628 fue colonizada Nevis y en 1632 Antigua y Monserrat. Al principio, la situación de estas colonias fue lamentable ya que

dependían de Inglaterra para aprovisionarse y conseguir trabajadores.

Después de la muerte de Jacobo I, ocurrida en 1626, y del ascenso al poder de Carlos I, se reactivó la colonización y las expediciones corsarias con apoyo oficial abierto en el **Mare Clausum**. Atrás había quedado una época que, para bien o para mal, marcó indeleblemente la historia de las dos naciones y de Europa. Las incursiones corsarias de finales del siglo XVI y principios del XVII no produjeron una victoria total, pero sí contribuyeron a desorganizar el comercio ultramarino y a poner en entredicho la invulnerabilidad de las defensas militares españolas. Además, las ganancias corsarias nutrieron las reservas de capital de los comerciantes, terratenientes, navegantes, cortesanos, dueños de barcos y de otros ricos que luego influirían en la expansión comercial y en el desarrollo económico interno inglés. Así mismo, se acumuló experiencias en viajes de larga distancia que después se emplearían en los procesos colonizadores de otros lugares. Fue mejorada la construcción naval, lo que impactó positivamente a la armada real y a la propia marina mercante. De hecho, las expediciones corsarias menos comentadas por los historiadores produjeron efectos más perdurables, aunque no hayan sido tan célebres como las de Hawkins, Drake o Clifford²⁶.

Por otro lado, las razones de los holandeses para llegar al Caribe a finales del siglo XVI fueron en parte similares a las de los ingleses. España obtenía de las islas y de la costa norte de América del Sur una buena porción de los productos que luego vendía encarecidos a los “flamencos” (sobre todo cueros, azúcar, tabaco, jengibre, cañafístola, perlas, zarzaparrilla, cochinilla, añil, maderas tintóreas, cacao, entre otros). Cuando se cortaron las relaciones comerciales, a raíz de la guerra de liberación de los Países Bajos, Holanda se lanzó abiertamente a América en busca de bienes primarios. Otro factor que les atrajo fue el intenso comercio del “mar intercolonial”, el cual facilitaba el contrabando y era una tentación para el ejercicio del corso. La situación se volvió aún más favorable porque España no defendía adecuadamente las Antillas Menores. Otro imán fue que por el Caribe navegaban las flotas de la plata, fáciles de espiar desde las “islas inútiles” (así les llamaron por primera vez desde la época de Diego Colón a las Antillas no ocupadas e indefensas; la costumbre perpetuó el concepto; más temprano que tarde los españoles se convencerían de que no eran tan inútiles, a pesar de su pobreza de recursos naturales).

Los holandeses tenían conocimiento del Caribe desde antes de establecer su comercio “ilegal”: “flamencos” servían en las naves hispanas mucho

²⁶ Sobre la entrada de contrabandistas y corsarios de Inglaterra en la parte oriental del Caribe véase Henry Georget y Eduardo Rivero, *Herejes en el Paraíso. Corsarios y navegantes ingleses en las costas de Venezuela*

antes que sus embarcaciones fueran arrestadas por Felipe II en los años ochenta del siglo XVI. En 1567, barcos de la Frisia Occidental y de Zelandia habían anclado en La Habana; en 1572, cinco naves de los “pordioseros del mar” fueron descubiertas frente al istmo de Panamá; en 1593, los españoles capturaron diez barcos holandeses cargados de tintes y otras mercancías en la costa de Nueva Andalucía. En resumen, el contrabando holandés se volvía cada vez más persistente.

El comercio ilícito se efectuó continua y casi abiertamente. Cuando los “flamencos” (así se les llamó en muchas oportunidades en los documentos de época de los peninsulares) llegaban al Caribe, los tratos dependían de la “buena voluntad” de las autoridades. Los barcos eran fondeados cerca de cualquier población; el capitán enviaba un mensajero para dialogar con las autoridades locales acerca del intercambio. El gobernador o el alcalde estaban en la disyuntiva de negar el negocio por miedo a las autoridades superiores de la región o de la península, o de aceptarlo corriendo

todos los riesgos. Si no toleraban el intercambio se exponían a la represalia de los visitantes, por lo que a menudo accedían a tratar con los contrabandistas aduciendo que lo hacían bajo amenaza. No es raro, entonces, que los alcaldes se convirtieran en los peores contrabandistas, cuando su misión supuesta era combatir el comercio ilícito (Haring dice, en el libro citado atrás, que los holandeses introdujeron al Caribe el “comercio de balandra”, es decir, el contrabando realizado en pequeñas embarcaciones que llegaban muy cerca de la costa).

La sal, un producto básico para la economía holandesa, los hizo arriesgarse entrando más sistemáticamente al Caribe. Cuando los españoles les cerraron las rutas y las zonas salinas europeas y africanas (Setúbal, en la costa ibérica, Gibraltar y las islas de Cabo Verde), los holandeses combatieron su angustia adentrándose en las Antillas. Después de 1598 buscaron este bien a lo largo de la costa venezolana, sobre todo en Punta de Araya o Punta del Rey. Al comienzo no venían por oro o plata sino por sal. Esta se usaba para

durante la segunda mitad del siglo XVI, Arte, Caracas, 1993. Otro texto específico con énfasis en Cuba es el de Francisco Mota, *Piratas en el Caribe*, Ediciones Casa de Las Américas, La Habana, 1984. Para el caso de México y el Caribe en general ver Martha Járrny Chapa, *Un eslabón perdido en la historia. Piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*, México, 1983. Una obra con punto de partida en Borinquen es la de Arturo Morales Carrión, *Puerto Rico y la lucha por la hegemonía en el Caribe. Colonialismo y contrabando, siglos XVI-XVIII*, Centro de Investigaciones Históricas de la U.P.R., Recinto Río Piedras-Editorial Universidad de Puerto Rico, San Juan, 2003. Un resumen sobre nuestros asuntos en este lado del Atlántico puede leerse en Carlos Sáiz Cidoncha, *Historia de la piratería en América española*, Madrid, 1985. Para el contrabando y la piratería en La Española ver Carlos Esteban Deive, *Tangomangos. Contrabando y piratería en Santo Domingo, 1522-1606*, Fundación Cultural Dominicana, Santo Domingo, 1996. Ensayos sobre el contrabando de esclavos y otros bienes se encuentran en Verene Shepherd e Hilary McD. Beckles (Editors), *Caribbean Slavery in the Atlantic World*, Marcus Wiener Publishers, Princeton, 2000.

conservar el arenque -economía fundamental para los "flamencos"-, en la industria mantequera y quesera y para "curar las vituallas" a consumir en los viajes largos²⁷, especialmente.

Se fundaron muchas compañías holandesas con fines de contrabando y para ejercer el corso; la lista a finales del XVI es extensa. Pero la más fuerte se organizó en 1621: llevaba por nombre Compañía de la India Occidental. Su objetivo central consistía en traer la guerra a territorio americano, con el fin de cortar la arteria económica del imperio. Como en el caso de los ingleses, la mayor parte de sus fondos provenían de grupos privados; sus financiadores la asumieron como un deber "protestante y patriótico" que debía producir ganancias económicas. En cierto sentido, la Compañía canalizó un "sentimiento nacional" y antiespañol, pues los grupos dirigentes de los Países Bajos veían a España como el enemigo a vencer. Dos terceras partes de sus ingresos se obtenían del corso. Esta empresa fue factor decisivo en las colonizaciones adelantadas por los holandeses en América; después de 1640 degeneró en una organización dedicada al contrabando de esclavos. Fue liquidada formalmente en 1674²⁸.

La guerra que los holandeses llevaron a cabo contra el absolutismo español entre 1568 y 1648, les sirvió para

justificar la piratería y el contrabando en el Caribe. Guillermo de Orange, uno de los líderes de la rebelión, entregó patentes de corso, estimulando la acción de los piratas con tres objetivos claros: construir una fuerza de apoyo en su rebelión contra los españoles; aumentar sus fondos para la guerra con lo que provenía de las presas, y producir con la piratería el descontento necesario para propiciar la insurrección. El nuevo "espíritu separatista" se nutría de tres fuentes: las transformaciones económicas, la agitación religiosa promovida por la Reforma y el inicio de una nueva "conciencia nacional"²⁹.

Pero los hilos ocultos de la problemática estaban sembrados en la expansión de la economía mundial.

Los piratas y la piratería según la visión del otro.

Se anotó la dificultad de distinguir entre contrabandistas y piratas ya que, dependiendo de las circunstancias, unos se metamorfoseaban en los otros. Pero muy a menudo, muchos contrabandistas eran a su vez piratas o corsarios. Como tratamos de demostrar anteriormente, las fuerzas socioeconómicas que transformaban a Europa estuvieron en la base del surgimiento de todos ellos. Su acción sólo puede ser comprendida cabalmente si la inscribimos en el

²⁷ Cornelio Goslinga, *Los holandeses en el Caribe*, Casa de Las Américas, La Habana, 1983, p. 110.

²⁸ Op. cit., pp. 88 y ss.

²⁹ Op. cit., p. 14.

desarrollo de la economía-mundo europea³⁰, que es el trasfondo sobre el cual se desenvuelven las disputas político-religiosas entre las potencias del período estudiado.

El comercio del Viejo Mundo (en general, casi toda su economía) sufrió mucho durante el siglo XVII, como consecuencia de varias circunstancias: a) la caída de los intercambios cerealeros, sobre todo en el Mediterráneo y en el Báltico, en parte por la detención del crecimiento urbano rápido; b) la interrupción de la ruta mediterránea de las especias, que empezó en el XVI y se hizo más fuerte en la primera mitad del siglo siguiente. Esto se compensó por el progreso del tráfico de Inglaterra y Holanda con Asia por la ruta del Océano Atlántico y del Indico, así como por el florecimiento de nuevos mercados en América; c) una desindustrialización relativa de la zona mediterránea (más que nada en el ramo textil) que la convirtió, parcialmente, en importadora de productos manufacturados; d) cierto relajamiento de las redes comerciales, que se reflejó en el decaimiento de las ferias con respecto al siglo XVI³¹. En este contexto es explicable la desesperación de las diversas coronas por dominar nuevos territorios, por tratar de sacar

a sus adversarios de la competencia económica internacional y por mejorar sus intercambios comerciales, aun acudiendo al contrabando, al corso o a la actividad de los piratas.

Las tendencias depresivas de la economía española se agudizaron en el cruce de los dos siglos que analizamos, muy a pesar de la riqueza americana. En realidad, los patrones estancacionistas hundían sus raíces en sus estructuras productivas internas, en un régimen fiscal que negaba el desarrollo y en unas políticas económicas que abonaban la pérdida del dinamismo de todo el sistema. España no contaba a finales del siglo XVI con una base sólida para la prosperidad. Aunque los embarques de plata tuvieron sus cotas más altas entre 1580-1585 y 1590-1600 (según los gráficos de Earl Hamilton), la recesión era evidente. Esta no puede ser explicada sólo como una consecuencia de la inflación inducida por los metales preciosos americanos (como parece desprenderse de la teoría hamiltoniana y de los planteamientos de muchos otros que la han seguido). Más bien es el resultado de la combinación de ciertos elementos de política económica, mezclados con realidades expandidas al calor de la conquista americana. Desde luego, el ingreso de

³⁰ A pesar de que los conceptos “economía-mundo” y “capitalismo”, según los entienden Wallerstein y Braudel, han recibido fuertes críticas, consideramos que siguen teniendo mucho valor para comprender las dinámicas que acompañan al surgimiento de las economías en transición hacia el capitalismo industrial. Una crítica muy aguda se hace en Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas...*, op. cit., Conclusión y passim. El concepto “economía-mundo” fue teorizado por Emmanuel Wallerstein, *El moderno sistema mundial: la agricultura capitalista y los orígenes de la economía-mundo en el siglo XVI*, Siglo XXI Editores, México, 1977.

³¹ Ruggiero Romano, *Coyunturas opuestas...* op. cit., pp. 142-143.

grandes cantidades de oro y plata trajeron consigo el crecimiento desmesurado de los precios de los bienes y servicios, lo cual le restó competitividad a los primeros en el escenario internacional. Sus competidores pudieron sacar ventaja de ésta condición tanto en Europa como en América; el régimen impositivo de la Carrera, como ya vimos, empeoraba el problema. Este fenómeno golpeó muy fuerte a la industria y a la agricultura internas, imposibilitadas para competir con el contrabando y el comercio legal de productos manufacturados y agropecuarios. El aumento de los salarios, en parte derivado de la inflación, deprimió aún más la rentabilidad de las manufacturas. Adicionalmente, los impuestos excesivos le agregaban talanqueras al desarrollo en sus variados niveles. El poder y la inflexibilidad de los gremios aportaban su cuota a la decadencia general, en cuanto funcionaban contra las estrategias de cambio más razonables. El crecimiento del número de rentistas a raíz de la venta de “juros” por la Corona ampliaba los grupos parasitarios e improductivos de la sociedad, en detrimento de los sectores productivos que dinamizaban la expansión económica real (los “juros” eran una especie de “bonos” que el rey se vio obligado a emitir para financiar los gastos estatales. Esta política errónea creó un déficit fiscal, clave en la explicación de la decadencia económica española, pues rompió una

arteria que ayudó a desangrar el cuerpo económico de la península). El aumento del clero (de sus privilegios) y de otros núcleos sociales improductivos fue otro ingrediente negativo que empujó a la crisis. En tales circunstancias, resulta explicable que en 1594 las cortes castellanas se lamentaran de la destrucción del reino como consecuencia del hecho de que muy pocos se arriesgaban a invertir en las actividades industriales y agrarias. Varios hombres de fortuna y crédito buscaron una forma de vida apacible, usufructuando de sus rentas hasta donde alcanzaran³². Este era el cuadro general de la península cuando enfrentaba los desafíos del comercio ilícito y de la piratería en el Mar Caribe a finales del siglo XVI y principios del XVII.

En muchas ocasiones, los españoles no distinguían entre corsarios y piratas, pues sólo veían enemigos “herejes” tratando de arrancarles lo que consideraban suyo. Lo curioso del asunto es que ésta actitud explicablemente maniqueísta tiene seguidores en el siglo XX. Así destacaba un historiador español de mediados de ésta centuria la circunstancia de que los franceses, ingleses y holandeses se tomaran ciertas islas antillanas. Se creó allí, afirma, “...un refugio de la peor ralea del mar que acusa a la Monarquía Indiana y yugula sus grandes venas marítimas (...) El peligro que acecha

³² Marjorie Grice Hutchinson, *El pensamiento económico en España (1117-1740)*, Editorial Crítica, Barcelona, España, 1982, pp. 179-180.

desde toda esta geografía protestante y calvinista a los barcos hispanos...” (era incomparable)³³. Si esto es así tan cerca de nosotros en el tiempo, que podríamos esperar de los protagonistas en un pasado tan lejano?

Aunque la piratería se expresó a través de ciertas modalidades comunes (el asalto a colonias o embarcaciones, la búsqueda del botín mediante la violencia, etc.), no todos los visitantes del Caribe son definidos hoy como simples piratas. Una distinción inicial se ha establecido entre éstos y los corsarios. En un libro pionero sobre la materia, Ascárraga definía la piratería como una expedición o empresa marítima que no contaba con autorización de ningún Estado y que se apoyaba en un “fin lucrativo”³⁴. Según su criterio, ésta amenazó la seguridad comercial de varias naciones, no sólo de un país o nave. En consecuencia, el pirata era un enemigo del comercio marítimo en general; sus ataques se dirigían a todas las presas, sin distinguir naciones y sin estar bajo el control de ningún monarca. Tal definición (es el problema de casi todas las definiciones) no permite captar el hecho de que hubo aventureros que entraron al Caribe sin el aval de ninguna corona europea, pero actuaron

sólo contra quienes consideraban sus enemigos o los de su país, como sucedió con el primer Drake y con varios piratas-contrabandistas franceses y holandeses. Otros historiadores contemporáneos repiten la fórmula sin contrastarla con la experiencia histórica³⁵.

Se ha sostenido que el corsario actuaba de modo parecido al del pirata, pero iluminado por una ética procedente de la ley del talión, del derecho de represalia. A éste, las autoridades estatales le entregaban una patente real o de corso que “legalizaba” sus actividades. Por tal razón, su guerra no era privada ni sus actos piratería. El corsario buscaba lesionar los intereses de los enemigos de su Estado o de sus aliados. En algunos casos era un marino mercante que ofrecía su nave y servicios privados a un rey. Los barcos se llamaban **corsaires** en francés y **privateers** en inglés. El corsario podía aceptar las leyes y hasta los usos de la guerra, obedeciendo las instrucciones de su monarca; una fianza, supuestamente, le haría respetar lo acordado. Su actividad fue “regulada” en diversos lugares por leyes u ordenanzas, como las de Pisa de 1289, las de Génova de 1313 y 1316; los acuerdos de la Liga Hanseática de 1363, 1364 y 1382; los

³³ Francisco Morales Padrón, *El comercio Canario-Americano...*, op. cit., p. 115.

³⁴ José Luis Ascárraga y Bustamante, *El corso marítimo: concepto, justificación e historia*, Instituto Francisco de Vitoria, Madrid, 1950.

³⁵ Ver Manuel Lucena Salmoral, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos del mar*, Editorial Mapfre, Madrid, España, 1992, pp. 33 y ss. Véase también Cruz Apestegui, op. cit., p. 21.

acuerdos anglo-franceses de 1495 y 1597; la reglamentación francesa de 1373 y de 1584; las ordenanzas de Holanda de 1597 y 1622; entre otras. En España, la legislación del corso proviene de 1356 (Ordenaciones de Pedro IV de Aragón) y de la normativa de los Reyes Católicos de 1480; el corso en América tuvo ordenanzas a partir de 1674³⁶. Muchas de estas normas no pasaron de ser letra muerta, si atendemos a la polarización y encarnizamiento de la lucha entre los europeos. Si hoy tenemos dificultad para distinguir entre un corsario y un pirata, piénsese en el cruce de sentidos tan enmarañado de los tiempos idos. De hecho, ni los españoles ni sus enemigos estaban preocupados por averiguar quien era pirata o corsario. Todo el que los atacara era considerado pirata y, para colmo, “hereje”.

Da la impresión de que en ciertas circunstancias la distinción sí operaba. Por ejemplo, si el corsario no aceptaba un armisticio firmado por su rey, automáticamente quedaba convertido en “pirata”. Vale decir, en una rueda suelta sin apoyo alguno. Un corsario era también considerado pirata, en general, cuando el plazo de su patente concluía, cuando aceptaba dos o más patentes de gobiernos enfrentados, se apropiaba de modo “ilegal” de barcos y cargamentos, “violaba” el derecho de gentes, utilizaba un pabellón falso, no ofrecía su botín ante un tribunal competente o hacía la guerra en aguas fluviales de los enemigos. Cómo

constatar muchas de las actuaciones de los corsarios allende los mares era por demás imposible, si partimos del supuesto de que en aquellos tiempos no existían los medios de comunicación y de rastreo que conocemos hoy. Por ejemplo, ¿quién podía informarle a la reina Isabel que Drake subió el río Magdalena atacando a sus enemigos a finales del siglo XVI?

En lo que sí no caben dudas es en el hecho de que el corsario era un guerrero en comisión porque debía entregar parte del botín a su rey, lo cual lo transformaba en su cómplice y socio. Un caso notable en el siglo XVI fue el de Isabel I de Inglaterra. La entrega de una parte de las presas logradas a la autoridad que otorga la “patente de corso” demuestra la dependencia del corsario a un Estado o soberano.

Podría asegurarse que el corso asumió dos modalidades: a) el efectuado en tiempo de guerra, y b) el ejercido como un derecho de represalia. En la segunda mitad del siglo XVI, los ingleses lo practicaron aduciendo el derecho de represalia, pues no había declaratoria de guerra contra los españoles. Francia ejerció el corso en ese siglo como acción de guerra, sobre todo en su primera mitad. España lo aplicó como guardacostas, para evitar el contrabando en épocas de paz, pero casi como en ejercicio del derecho de represalia. Muchas compañías de Inglaterra, Holanda y Francia emplearon el corso para defender sus

³⁶ Manuel Lucena Salmoral, op. cit., p. 36.

intereses monopólicos en el Caribe, aduciendo la necesidad del contraataque.

El corsario quedaba atado a un gobierno mediante un contrato, comisión o carta patente con unas especificaciones típicas. Los más conocidos de tales vínculos fueron: el **permiso de paso** (Let pass), utilizado por los ingleses en las Indias en épocas de “paz”. También lo usaron los españoles cuando el lugar de llegada de sus barcos estaba fuera de sus fronteras. Con la **carta de paso** las autoridades que la otorgaban podían identificar al portador. Muchas veces se abusó de la let pass, empleándola como estrategia para organizar ataques; aquí está su conexión con los corsarios. La **carta patente** (Letter of Marque) se otorgaba en períodos de guerra; fue la más permisiva; allí se especificaba si la tripulación recibía un sueldo de modo permanente o si participaba del botín. Su uso empezó en el siglo XIII. En el XVI vinieron con ella Cumberland, Chidley y Raleigh. La **carta de represalia** (Letter of reprisal) también se empleó desde el siglo XIII. Era una clase muy concreta de patente de corso entregada cuando un problema no se resolvía por medios legales, como en el caso de que una autoridad no admitiera las protestas de sus adversarios sobre acciones de pillaje. Los damnificados entregaban entonces el documento a un corsario para resarcirse de lo perdido.

Supuestamente sólo debía capturarse un botín igual a las pérdidas estipuladas, más los gastos en que se incurriera y una prima o beneficio. La repartición de lo apresado se hacía en tres tercios entre la tripulación, el armador y los oficiales. En el caso inglés, los requisitos para conseguir esta patente se establecieron claramente desde 1585. Se debía tener en cuenta los siguientes aspectos: a) someter una queja contra otro país, con el respaldo de testigos, ante la Alta Corte del Almirantazgo; b) ésta debía contener el nombre de la nave, del capitán, de la tripulación, del armador, el tonelaje y la munición a usar; c) cada carta implicaba el pago de un arancel; d) el beneficiario gozaba de un tiempo de seis meses para ejecutar el corso, después de lo cual la licencia no tenía validez. Sin embargo, muchos actuaban con patentes caducadas, lo cual daba lugar a la entrega de compensaciones al Almirantazgo; e) normalmente debía entregarse una fianza de 3.000 libras por nave para cubrir los posibles daños a terceros y garantizar el cumplimiento de la licencia; los botines conseguidos en el uso de ella debían inventariarse antes de ser vendidos; los compradores no podían canjearlos, al menos legalmente³⁷.

Para algunos historiadores la corso-piratería contra España en América empezó en 1521 con los ataques de los franceses. Se afirma que el “pionero”

³⁷ Cruz Apestegui, op. cit., p. 32.

fue un corsario apodado Jean Fleury (Juan Florín o el Florentino), quien estaba al servicio de Jean D'Ango, armador de origen italiano que vivía en Dieppe. Ambos sellaron un acuerdo con Francisco I, rey de Francia, comprometiéndose a atacar las embarcaciones de sus enemigos a cambio de 4.000 coronas anuales. Los orígenes del Florentino no están todavía claros, pues para algunos nació en Vatteville-sur-Seine y para otros en Florencia; ciertos historiadores aducen que Jean Fleury era el seudónimo de Giovanni Verrazano, hermano del geógrafo Jerónimo Verrazano, quien estuvo al servicio del rey francés a comienzos del siglo XVI³⁸. El desarrollo inicial de la corso-piratería estuvo en manos de los franceses, al menos hasta 1568. Las seis guerras abiertas del siglo XVI con los peninsulares justificaban su ejercicio.

Si partimos del supuesto que pirata es el navegante que actúa por su cuenta contra todo el comercio (según la sugerencia de Ascárraga), los únicos verdaderos piratas “caribeños” fueron los **bucaneros** y los **filibusteros**; pero hasta éstos, a pesar de que eran independientes en relación a los rasgos de los analizados anteriormente, podían estar al servicio de un gobierno, lo cual nos complica más el asunto. Pero no cabe duda que ambos grupos fueron un producto exclusivo del Mar Caribe. Su origen está asociado con los individuos de las diversas naciones enemigas de España que decidieron

llevar otra vida en las Antillas, al margen de todo gobierno y en pelea abierta contra los españoles. Su máximo desarrollo se presentó durante el siglo XVII, en la parte despoblada de La Española y en la pequeña isla Tortuga, situada al noroccidente de la “isla grande”.

Los bucaneros tomaron su nombre del término **bucan** o **boucan**, de probable origen Karib; éste se refería a la forma como asaban la carne. Bucan era la actividad relacionada con la preparación de la carne, asada o ahumada en un utensilio de madera verde que los indígenas llamaban **barbacoa**. Parece que los bucaneros asimilaron esta técnica aborígen. Cazaban vacas y puercos salvajes que luego descuartizaban, asaban y ahumaban para vender la carne y los cueros a los piratas o contrabandistas que merodeaban en las costas de La Española. Después de la fase de matarifes de reses adoptaron el oficio de piratas y de carniceros de seres humanos.

Parece que el término filibustero proviene de la combinación holandesa **Vrij Buiter**, que es sinónimo de “el que va a la captura del botín”. Se ha traducido al inglés como **free booter** y al francés como **flibustier**. A éstos piratas se les llamaba también **pechelingues**, debido a que se comunicaban a través de una jerga que resultaba de la mezcla de palabras inglesas, francesas, holandesas y

³⁸ Carlos Sáiz Cidoncha, *Historia de la piratería en América española*, San Martín, Madrid, 1985, p. 20.

españolas conocida como **pidgin english**. Los filibusteros se organizaron en Tortuga como **Cofradía de los Hermanos de la Costa**, que apareció a principios del siglo XVII con la intención de destruir el comercio español en el Caribe, pirateando y aterrorizando a las poblaciones caribeñas. La Cofradía fue integrada por aventureros de diversos países que no establecían barreras entre ellos a raíz de creencias religiosas o de las diferencias de origen. Los españoles los veían como piratas vulgares que debían ser muertos sin más. Para los gobernantes de Francia, Inglaterra u Holanda la forma de mirarlos dependió de la coyuntura político-militar: si les resultaban necesarios los percibían como individuos equivalentes a marinos o soldados; cuando eran un estorbo, se los perseguía como bandidos. Algunos historiadores los han descrito, al menos en una etapa inicial, como anarquistas, libertarios, sin patria, anti-españoles y anti-católicos³⁹. Según los Gall, la primera etapa del filibusterismo (su “etapa de cristal”) terminó con el ataque de la armada española enviada desde Santo Domingo por el gobernador Francisco de Montemayor, la cual llegó a Tortuga el 9 de febrero de 1654 y desalojó a los pechelungues⁴⁰.

Cuando uno se pregunta por las causas de la piratería o el corso en América

debe concluir que el móvil económico impulsó a la mayoría de la gente. El surgimiento del oro y la plata americana fue una especie de imán que atrajo a toda clase de aventureros. Habría que pensar también en la creciente población pauperizada del Viejo Mundo. El crecimiento demográfico hizo aumentar la cantidad de gente desposeída, lo que contribuía a la inestabilidad de los gobiernos. Ni las guerras de religión ni las luchas por la hegemonía global pudieron captar a muchas de éstas personas, por lo cual los gobernantes vieron con buenos ojos su salida al exterior para vivir a costa de los españoles y portugueses. Esta estrategia tuvo vigencia hasta que los adversarios de España establecieron colonias ultramarinas donde pudieran recalar las oleadas de indeseables.

La debilidad del imperio colonial ultramarino y el fanatismo religioso también estimularon el crecimiento de la piratería. Anglicanos, hugonotes y calvinistas emplearon la piratería para combatir a los papistas, a cuya cabeza estaba el rey de España. No fue gratuito que Felipe II fuera llamado por sus enemigos el **Diablo del Mediodía**.

El deseo de ascenso social, la búsqueda de aventuras, de libertad, perder de vista a los acreedores o hasta huir de la mujer pueden interpretarse como causas del proceso, así como el “servicio a la patria”. Este servicio

³⁹ François y Jacques Gall, *El Filibusterismo*, F.C.E., México, 1957, pp. 92 y passim. Manuel Lucena Salmoral, op. cit., 39 y ss., 156 y ss.

⁴⁰ Op. cit., p. 168.

tomó la forma de lucha de liberación nacional, en el caso de los holandeses, o de la defensa y proyección de Estados competidores, como el francés y el inglés.

Hasta la geografía contribuyó a la extensión del fenómeno; en un espacio de 2.700.000 kilómetros cuadrados y

más de mil islas, era terriblemente complicado refrenar la piratería y el contrabando, máxime si tenemos en cuenta las condiciones de los medios de comunicación y de transporte de la época. Pero, como dijo Lucena Salmoral, lo increíble no está en que España fuese impotente para acabar con el flagelo, sino que lo soportara por casi doscientos años.

