

DE CORSARIOS, MARES Y COSTAS

El curso en la construcción del espacio
y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe,
1527-1620

Rodrigo Alejandro de la O Torres



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES

O Torres, Rodrigo de la

De corsarios, mares y costas: el corso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe, 1527-1620 / Rodrigo Alejandro de la O Torres. -- Primera edición. -- Aguascalientes, Ags.: Universidad Autónoma de Aguascalientes, 2020.

531 p.: gráficas; 23 cm. (Serie Historia UAA)

Bibliografía: p. [495]-531

ISBN 9786078714599

1. Corso marítimo - México, Golfo de - Historia - 1527-1620 2. Corso marítimo - Caribe (Región) - Historia - 1527-1620 3. México, Golfo de - Historia - 1527-1620 4. Caribe (Región) - Historia - 1527-1620 I. Series

972.9 O114d CDD 21

DE CORSARIOS, MARES Y COSTAS

El corso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe, 1527-1620

Primera edición 2020

D.R. © Universidad Autónoma de Aguascalientes

Av. Universidad 940

Ciudad Universitaria

Aguascalientes, Ags. 20131

<https://editorial.uaa.mx/>

© Rodrigo Alejandro de la O Torres

ISBN 978-607-8714-59-9

En la portada fue empleado un detalle del siguiente registro cartográfico:

Anónimo, MAR del Nort, Amsterdam: 16--. Disponible en: http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart513755/cart513755.pdf.

Impreso y hecho en México / *Made and printed in Mexico*

Índice

INTRODUCCIÓN	15
Fenómeno de la piratería y espacio marítimo	18
Primera Parte	
CAPÍTULO 1. LA MONARQUÍA HISPANA Y EL MAR	29
Monarquía compuesta	30
La monarquía hispana y el mar	33
La división del océano en tinta y papel	35
Administrar el espacio marítimo ultramarino.	
Un panorama	42
Mercantilismo español	43
Sevilla	46
La Casa de Contratación: extranjeros y acceso a la mar océano	48
El mar desde los tratadistas	55
CAPÍTULO 2. FRANCIA, INGLATERRA Y EL MAR	61
Características del fenómeno de la piratería	62
Francia y el mar	65
Francia y su vecindad con la Monarquía Hispana	66
Acción marítima francesa en el Atlántico Norte	71
Inglaterra y el mar	81
Bosquejo de una cultura marítima	82
Expansión marítima comercial	85
Vecindad anglohispana	89
Accionar corsario inglés en el Atlántico Norte	93
Epílogo de la primera parte	99

Segunda Parte	
CAPÍTULO 3. EL GOLFO-CARIBE COMO ORGANIZACIÓN ESPACIAL	103
Golfo-Caribe, una región histórica	104
El Golfo-Caribe: componente espacial del mundo atlántico	109
El Golfo-Caribe: organización espacial e historia	112
Subregión Antillana	113
Subregión Tierra Firme	129
Subregión Panamá	134
Subregión Guatemala	136
Subregión Yucatán	140
Subregión Golfo de la Nueva España	142
Subregión La Florida	144
CAPÍTULO 4. EXPANSIÓN/ RECURRENCIA DEL CORSO FRANCÉS EN EL GOLFO-CARIBE, 1527-1528	147
Proceso de expansión/recurrencia	147
Fase Inaugural, 1527-1528	152
Derroteros	153
Análisis espacial	157
Los lugares y sus contextos	161
Puerto Rico, San Germán, Cabo Rojo y La Mona	161
Santo Domingo y Ocoa	164
Cubagua y La Margarita	166
CAPÍTULO 5. EXPANSIÓN/ RECURRENCIA DEL CORSO FRANCÉS EN EL GOLFO-CARIBE, 1536-1554	169
Primera Fase de Focalización Antillana, 1536-1543	169
Derroteros	170
Análisis espacial	173
Fase de Focalización Compartida, 1543-1548	181
Derroteros	182
Análisis espacial	184

Segunda Fase de Focalización Antillana, 1548-1554	193
Derroteros	194
Análisis espacial	197
Los lugares y sus contextos	204
Nombre de Dios	204
La Habana y Santiago de Cuba	205
Ocoa, Azua, Puerto Hermoso y La Yaguana	207
San German	209
Santa Marta y Río Hacha	210

**CAPÍTULO 6. EXPANSIÓN/
RECURRENCIA DEL CORSO FRANCÉS
EN EL GOLFO-CARIBE, 1555-1566** 213

Primera Fase de Actividad Generalizada en el Golfo-Caribe, 1555-1561	213
Derroteros	214
Análisis espacial	217
Tercera Fase de Focalización Antillana, 1562-1566	228
Derroteros	229
Análisis espacial	232
Los lugares y sus contextos	241
Antillas Menores	242
Provincia de Venezuela (La Margarita, Tortuga)	244
Río Hacha, Santa Marta y Cartagena de Indias	247
Gobernación de Honduras: Puerto Trujillo y Puerto Caballos	251
Gobernación de Yucatán: Campeche	254
Santo Domingo, San Germán, La Habana y Santiago de Cuba	255

CAPÍTULO 7. RECURRENCIA/ EXPANSIÓN DEL CORSO INGLÉS EN EL GOLFO-CARIBE, 1566-1582	261
Fase de Incremento Generalizado de Actividad	
Corsaria en el Golfo-Caribe, 1567-1572	262
Derroteros	263
Análisis espacial	268
Segunda Fase de Actividad Generalizada en el Golfo-Caribe, 1572-1582	281
Derroteros	281
Análisis espacial	288
Los lugares y sus contextos	302
Puerto Rico, Santo Domingo, La Yaguana y La Habana	302
Tierra Firme: La Margarita, La Trinidad, Tobago, Aruba, Curazao y Bonaire	306
Puerto Caballos y Puerto Trujillo	314
Yucatán	315
Veracruz	317
 CAPÍTULO 8. RECURRENCIA/ EXPANSIÓN DEL CORSO INGLÉS EN EL GOLFO-CARIBE, 1585-1620	 319
Golfo-Caribe, la Conformación Espacial de la Actividad Corsaria, 1585-1620	319
Derroteros	320
Análisis espacial	337
Los lugares y sus contextos	358
Santo Domingo, Puerto Rico y La Habana	358
Provincia de Venezuela: La Margarita, Cumaná, Caracas, Curazao	360
Santa Marta	363
Cartagena de Indias	366
Portobelo	370
Puerto Caballos y Puerto Trujillo	373
Campeche	376
 Epílogo de la segunda parte	 379

Tercera Parte	
CAPÍTULO 9. DE PIRATAS, CORSARIOS Y EXPERIENCIAS MARÍTIMAS EN EL GOLFO-CARIBE	387
Corso y piratería	388
Experiencia marítima: el mar y los barcos como espacios sociales	399
La Serpiente	407
Organización interna y objetivo del viaje de La Serpiente	408
Punto de no retorno	415
La llegada de catorce hombres a tierra	418
La defensa francesa	421
CAPÍTULO 10. DE LOS CAUTIVOS DEL CORSO Y EXPERIENCIAS MARÍTIMAS	425
Un jardinero y músico francés	428
Un viaje inesperado	429
Montiel, ¿un pirata?	430
Cuatro pescadores de bacalao	431
La huida de la nave inglesa y la lucha por sobrevivir	436
Enfrentar un nuevo desafío: acusaciones por piratería	438
Cinco ingleses huidos de una nave corsaria	444
El León Negro	444
Aproximación a cinco arcos de vida	446
Cinco ingleses en el León Negro	448
Formar un grupo y huir de la nave corsaria	450
Los ingleses en tierra: ¿cautivos o corsarios y piratas?	453

CAPÍTULO 11. PEDRO Y DON DIEGO GAITÁN. UN ESCLAVO Y UN INDIO CACIQUE EN NAVES CORSARIAS	457
El fenómeno de la piratería y los esclavos africanos	458
Pedro, negro esclavo	464
El fenómeno de la piratería y los indios en el Golfo-Caribe	475
El cacique don Diego Gaitán y sus relaciones con el corso	479
Don Diego Gaitán y Cristóbal Newport, 1592	479
Capitán Madera y don Diego Gaitán	485
Epílogo de la tercera parte	489
PALABRAS FINALES	491
REFERENCIAS	495

INTRODUCCIÓN

El 20 de diciembre de 1522 partieron de Veracruz, rumbo a los reinos de Castilla, un par de navíos al mando de Alonso Dávila y Antonio de Quiñones. Iban en nombre de Hernán Cortés, del cabildo de la ciudad de México y resto de la hueste española que había participado en la recién finalizada conquista de México-Tenochtitlan. Su misión era mostrar los logros obtenidos durante y después de la realización de esa empresa encabezada por aquel capitán conquistador.¹ En aquellas embarcaciones enviaron “grandes presentes”; estaban cargadas con

ochenta y ocho mil castellanos en barras de oro; y llevaron la recámara, que tenía en su poder Guatemuz, y fue un gran presente, en fin, para nuestro César, porque fueron muchas joyas muy ricas y perlas de tamaños, algunas de ellas, como avellanas, y muchos chalchiuies, que son piedras finas como esmeraldas [...] y también enviamos unos pedazos de huesos gigantes [...] y le llevaron tres tigres, y otras cosas.²

1 Díaz del Castillo, 1632, cap. CLXIX, f. 163r.

2 *Ibid.*, ff. 163r-v.

Todo ello iba acompañado de peticiones al rey Carlos I de España. Solicitaban el nombramiento de un obispo para la Nueva España y el envío de misioneros para la evangelización de aquellas partes del orbe. En materia política, pidieron que Hernán Cortés fuese investido como la máxima autoridad de gobierno, así como el otorgamiento de mercedes reales a las huestes hispanas que participaron en la expansión territorial de la Corona hispana.³

El viaje no estuvo exento de contrariedades. Al parecer, antes de llegar al canal de las Bahamas, dos de los tres felinos que llevaban escaparon de su cautiverio e “hirieron a algunos marineros”. Debido a este incidente, decidieron “matar al que quedaba porque era muy bravo, y no se podían valer con él”. En la isla Terceira, en el archipiélago de las Azores, el capitán Antonio de Quiñones estuvo convaleciente algunos días por una herida en la cabeza provocada por un cuchillo luego porque “se revolvió, en aquella isla, con una mujer”; la herida finalmente provocó la muerte de este personaje.⁴ No obstante, aún faltaba por suceder algo que haría recordar este derrotero varios siglos después.

Alonso Dávila, “por miedo de los franceses que se decía que andaban en la costa”, había detenido su viaje en otra de las ínsulas de las Azores, la isla de Santa María. Ahí, Domingo Alonso, uno de los capitanes de la pequeña armada de la costa de Andalucía, entregó una cédula real en la que el rey ordenaba que el oro y el resto del cargamento fuesen desembarcados de las naves provenientes del Nuevo Mundo para ser traspasadas a las carabelas que conformaban la armada andaluza, y llevarlas a su destino final: la Casa de la Contratación en la ciudad de Sevilla.⁵ La navegación reanudó el 15 de mayo de 1523. Las embarcaciones fueron dirigidas hacia la costa de Portugal “porque a los pilotos les parecía ser más segura”. No obstante, “seis naos de Francia armadas” salieron al encuentro de las naves españolas “a 10 leguas de tierra, sobre cabo de San Vicente”. De las tres embarcaciones hispanas sólo dos enfrentaron a los franceses, pues una de ellas huyó para dar el aviso. Dávila informó de la derrota, “que por fuerza nos tomaron y se perdió todo aquello que a Vuestra Majestad llevaba, que eran

3 Díaz del Castillo, *op. cit.*, f. 163v.

4 Díaz del Castillo, *op. cit.*, f. 164r.

5 AGI, Patronato 267, n. 1, r. 1. Carta de Alonso Dávila. La Rochela a 16 de junio de 1523, f. 1r.

gran cantidad”. Este capitán fue capturado y escribió a Carlos I desde su prisión en La Rochela, en Francia.⁶

Jean Fleury o Juan Florín o Iuan Florentín, natural de La Rochela, era el capitán que gobernó las naos galas que acometieron a las carabelas hispanas. Luego de la batalla naval, Florín llevó el cargamento proveniente de la Nueva España ante el rey de Francia, Francisco I. Este suceso no fue el primero en el que participaba aquel navegante. Florín había dirigido previamente otro asalto a un navío procedente de la isla La Española, de cuyo despojo obtuvo un botín para nada despreciable: “sobre veinte mil pesos de oro, y muy gran cantidad de perlas, y azúcar, y cueros de vacas”.⁷ Aunque hubo quien afirmó que ese robo alcanzó “sesenta y dos mil ducados, seiscientos marcos de perlas y dos mil arrobas de azúcar”.⁸ Las actividades de este nauta terminaron luego de ser derrotado en las islas Canarias por “tres o cuatro navíos, recios de armada, vizcaínos”. Los presos fueron enviados a la Casa de la Contratación y luego despachados para ser presentados ante su majestad. No llegaron a su cita con el monarca; éste ordenó que fuesen ahorcados. El acto se ejecutó en el puerto del Pico.⁹

Además de las acciones de corso emprendidas por el capitán galo, cabe mencionar que el despojo hecho, a costa de las naves de Dávila y Quiñones, no pasó desapercibido. Gracias al botín, Francisco I “descubrió”, con una valiosa muestra, lo que

6 AGI, Patronato 267, n. 1, r. 1. Carta de Alonso Dávila. La Rochela a 16 de junio de 1523, f. 1v. Herrera, 1726, Década III, lib. IV, cap. XX, p. 144. Díaz del Castillo, 1632, cap. CLXIX, f. 164r. Sobre la suerte que siguió el capitán Alonso Dávila, durante y después de su prisión, Bernal Díaz ofreció algunos datos. Los franceses llevaron a Dávila a una fortaleza y lo cuidaron bien, pues al haber tenido “tanto oro a su cargo” se pensó que el pago por el rescate del capitán iba a ser alto. En su cautiverio logró mandar los papeles que traía consigo de la Nueva España, además de la carta en la que avisa de lo ocurrido luego de ser derrotado por Florín. Los manuscritos llegaron a manos de Carlos I, quien se encontraba en Flandes. A pesar de estar en La Rochela, Dávila conservó la encomienda del pueblo de Guatitlán, de hecho, pidió al monarca que tuviera consideración tanto de él como de los demás súbditos que estaban en la Nueva España por los servicios y lealtad a la Corona. Según el cronista Antonio de Herrera, el prisionero fue puesto en libertad tres años después. Luego de esto, Dávila fue nombrado contador de Yucatán y siguió siendo beneficiario de su encomienda. Fue responsable de la primera campaña de conquista de pueblos de la costa sur de Yucatán, y fundador del asentamiento español Villa Real de Chetumal.

7 Díaz del Castillo, 1632, cap. CLXIX, f. 164r.

8 Herrera, 1726, Década III, lib. IV, cap. XX, p. 144.

9 Díaz del Castillo, *op. cit.*, f. 164r.

podía brindar el Nuevo Mundo. Al respecto, Díaz del Castillo señaló que “toda Francia estaba maravillada de las riquezas que enviamos a nuestro Gran Emperador: y aún al mismo Rey de Francia le tomaba codicia de tener parte en las Islas de la Nueva España”.¹⁰ La evidencia de que las Indias eran capaces de suministrar metales preciosos y otros productos, en términos económicos y comerciales, condujo a un primer panorama sobre las dimensiones y alcances que ofrecían las recién adquiridas posesiones de la Corona hispana, todo ello 28 años después de la expedición de las Bulas Alejandrinas y de la firma del Tratado de Tordesillas, y a tan sólo dos años de distancia de la caída de México-Tenochtitlan en manos españolas.

Fenómeno de la piratería y espacio marítimo

El episodio recién descrito muestra uno de los rasgos de mayor visibilidad de las acciones de corsarios, piratas, bucaneros y filibusteros: nos referimos a los actos de despojo y acciones de violencias. Asimismo, deja entrever el interés comercial y el acceso a las riquezas de Indias como otras destacadas dimensiones de lo que aquí llamamos fenómeno de la piratería. Sin embargo, tal historia no estuvo exclusivamente circunscrita al comercio ilícito o contrabando, como tampoco a escaramuzas y batallas en litorales, villas y ciudades portuarias, e incluso de tierra adentro, ni tampoco a enfrentamientos navales de distinta escala y magnitud, ni en la mar del Norte (océano Atlántico), ni en la mar del Sur (océano Pacífico). Ambas fueron piezas de un proceso histórico complejo.

En efecto, al emplear la frase fenómeno de la piratería distinguimos, por un lado, una historia que básicamente abarcó la Edad Moderna, es decir, los siglos XVI al XVIII. Por otra parte, cabe indicar que las áreas de actividad abarcaron los siete mares del orbe. Se trató de una historia que mantuvo aliento propio y logró incidir en la vida social, económica, política y cultural de cada una de las partes del mundo. Pero, a la vez, el desarrollo de ese cúmulo de aristas tampoco dejó de estar conectado a otros grandes procesos históricos, como lo fueron la conformación de la tempra-

10 Dülmen, 2004, p. 14.

na globalización y de la economía-mundo capitalista. Asimismo, estuvo asociado a los conflictos políticos y conflagraciones entre las potencias europeas,¹¹ a las pugnas religiosas entre católicos y protestantes,¹² a las relaciones mercantiles entre el Viejo Mundo, África y América,¹³ a las medidas defensivas implementadas en el Nuevo Mundo y Asia,¹⁴ además de la elaboración de corpus legales relacionados con la regulación del corso y el castigo de los piratas.¹⁵ Entonces, el panorama es amplio tanto en amplitud de líneas de análisis como en extensión en cuanto a áreas de estudio.

Nuestro propósito es incursionar en el estudio del fenómeno de la piratería privilegiando el ámbito espacial. O, dicho de otra forma, ¿cuál fue el papel del fenómeno de la piratería en la construcción social de la mar océano?, ¿cuáles fueron las dimensiones de ese proceso histórico, cómo se desarrolló éste y quiénes eran y qué vivieron los sujetos sociales que participaron en todo ello? Sostendremos, a lo largo del texto, que el fenómeno intervino de manera relevante en la configuración histórica del ámbito marítimo del Nuevo Mundo, específicamente el correspondiente a la región Golfo-Caribe durante la centuria decimosexta. Esta afirmación está sustentada en diferentes aspectos, los cuales, sin embargo, estaban en estrecho vínculo.

Esta dinámica fue multidimensional y compleja debido a la injerencia de los poderes reales de Europa, cuyas interacciones dieron soporte al corso para ser implementado como instrumento mercantil y político en las disputas acaecidas por el océano, particularmente entre España, Francia e Inglaterra. Asimismo, las propias navegaciones galas y anglosajonas, en el contexto histórico colonial del Golfo-Caribe, lograron producir espacio marítimo en aquella parte de América, pero no por el hecho de haber estado ahí, sino en el sentido de una historia espacial. Además de lo anterior, consideramos la generación de experiencias marítimas de los navegantes y demás hombres que estuvieron relacionados o involucrados, de modo directo o circunstancial, a la actividad

11 Véase: Bordejé, 1992; Elliot, 2006, pp. 331-375; Kennedy, 2007.

12 Véase: Flores Guzmán, 2005.

13 Véase: Solow, 1991, pp. 21-42; Lucena, 1992, pp. 14-15; López Zea, 2003, p. 240; Wolf, 2006, pp. 165-195; Delgado Ribas, 2007, pp. 45-71; Victoria, 2015.

14 Véase: Blanes, 2001; Calderón Quijano, 1984a; Victoria, 1994, 1995, 2000a, 2000b, 2000c; Casanova y Rocher, 1995; Muñoz Espejo, 2005; Wolf, 2006, pp. 165-195.

15 Véase: Montemayor de Cuenca, 1658; Abreu y Bertodano, 1746; Calderón Quijano, 1984b; Cruz Barney, 1997 y 2009.

corsaria. El derrotero que emprendemos está compuesto por el trío de ejes recién señalados.

Conviene apuntar que este trabajo de investigación abarca desde 1527 a 1620. Estos límites están colocados en función de la larga duración histórica del fenómeno de la piratería. Para justificar la temporalidad, mencionamos las parcelas de tiempo del desarrollo de la historia que nos ocupa. El criterio es el peso o protagonismo que algunos de los personajes centrales tuvieron mientras era vigente el fenómeno de la piratería. En primer lugar, identificamos que entre 1520 a 1620-1630 los corsarios llevaron la batuta respecto del devenir del fenómeno. En esos años destacaron los nautas de origen francés e inglés.¹⁶

Otro lapso abarcó desde 1620-1630 hasta la década de 1670, en el cual los bucaneros y filibusteros, así como productos gestados en el Golfo-Caribe, lograron ser parte relevante en las actividades de abastecimiento de naves extranjeras, al igual que en el comercio directo y en las acciones de despojo en la región, sobre todo en las Antillas Mayores. Asimismo, los navegantes neerlandeses se abalanzaron sobre el dilatado litoral de la región. También hay que tomar en cuenta que, a lo largo de los años mencionados, la ocupación no hispana de distintos espacios del Golfo-Caribe dio inicio. Al respecto, contamos con los casos de varias de las Antillas Menores y las islas de Jamaica y la Tortuga. La piratería también fue una actividad relativamente recurrente.¹⁷ Encontramos la última etapa llamada *época dorada de la piratería*, la cual fue desde el decenio de 1670 hasta mediados del siglo XVIII. En ese lapso, los piratas dominaron la escena del fenómeno que nos ocupa. No sólo actuaron en la región de estudio, sino que se movilizaron hacia las aguas del Atlántico norteamericano. En esa fase, el oficio de pirata fue a menos.¹⁸ Por supuesto, esta periodización aún constituye un área de posibilidades para profundizar en la historia del fenómeno de la piratería.

Ahora bien, aunque resulta posible obviar el nexo entre el fenómeno de la piratería y la mar océano, hay que señalar que tal vínculo no fue natural en cuanto a producción humana refirió. Hablamos de historias entrelazadas. Esto sucedió en y debido a

16 López Zea, 2003, pp. 19-99 y 103-234; Lucena, 2005, pp. 53-142; Kuhn, 2010, pp. 10-11.

17 Lucena, 2005, pp. 143-226; Kuhn, 2010, pp. 11-13.

18 Lucena, 2005, pp. 227-276; Kuhn, 2010, pp. 13-18.

cierto contexto histórico, según dijimos párrafos atrás: la conformación de la temprana globalización. Esta fue un conjunto de procesos históricos complejos que intervinieron en la constitución de interconexiones e interacciones de diverso orden entre las diferentes partes del mundo. Nos referimos a la construcción, consolidación y conservación de un orbe moderno, pero también a la disputa por la hegemonía o control político y económico de éste; asimismo, fue un complejo universo que involucró la participación de diferentes potencias europeas y asiáticas, la constitución del capitalismo, además de una densa trama de interacciones sociales y culturales entre hombres y mujeres provenientes de diferentes partes del mundo. A todo ello cabe sumar la revolución espacial y tecnológica estrechamente ligada a la navegación oceánica.¹⁹

En efecto, el mar fue uno de los grandes protagonistas de la historia occidental a partir del siglo XVI.²⁰ El océano pasó a formar parte de las piezas centrales en la conformación del mundo global. Al respecto, Sloterdijk señala:

Tanto la unidad como la repartición del planeta Tierra se había convertido en un asunto del elemento marítimo y de las potencias marítimas, y la navegación europea, civil, militar, corsaria, había de acreditarse como el agente operativo de la globalización.²¹

Por un lado, fue el comienzo de la “gran preponderancia de los viajes por agua”, del “planeta oceánico”.²² Es decir, el mar fue la superficie sobre la que existió movilización de hombres y mujeres, los cuales llevaron consigo sus ideas y emociones, prácticas e imaginarios, así como la posibilidad de interactuar, negociar o entrar en conflicto con seres humanos provenientes u originarios de diferentes partes del mundo.²³ De modo simultáneo, nos referimos a la constitución de una serie de faenas, aventuras,

19 Basado en: Held, McGrew *et al.*, 1999 y 2001, pp. 14-16; Schirm, 2007, p. 3; Stearns, 2010, p. 1 y 2012, pp. 39-40; Spier, 2011, pp. 358-368; Sloterdijk, 2014, pp. 711-721; McNeill y McNeill, 2004, pp. 173-174.

20 Schmitt, 2005, pp. 21-23; Mollat, 1993, p. 81-111; Braudel, 2002, pp. 295, 345-346; Steinberg, 2001, pp. 68-109; Sloterdijk, 2014, pp. 729, 735-736.

21 Sloterdijk, *op. cit.*, p. 735.

22 *Ibid.*, p. 729.

23 Braudel, 2002, p. 299; Gruzinski, 2010, pp. 52-54, 57-58.

desventuras y relaciones sociales especializadas o directamente vinculadas al mundo acuático; un conjunto social que podemos identificar como hombres y mujeres de la mar.²⁴

Por otra parte, desde aquella centuria, “los océanos, los *mares del mundo* (*Welmeere*), son los soportes de los asuntos globales y, con ello, los medios naturales de los flujos sin límites del capital”.²⁵ A lo largo y ancho del orbe, las naves cargadas con mercancías, recursos naturales y metales preciosos recorrían y conectaban el globo por vía marítima. El impulso de aquel inicial capitalismo mercantil tuvo como pilar el mundo marítimo, cuya posibilidad fue la de conformar mercados más allá de las fronteras de Europa, de una geografía y división axial del trabajo global, así como la regularidad del comercio a larga distancia para completar su circuito intercontinental y global.²⁶ De este punto de vista es Braudel, quien apunta que el “capitalista, en estos primeros tiempos del capitalismo, significa, en nuestra opinión, mercader y mercader a lo lejos, en la distancia”,²⁷ el cual, agregamos, estuvo cercano al mar. Por su parte, Wallerstein sostiene que la inclinación hacia el comercio ultramarino de esa época estuvo “ligado tradicionalmente a los intereses de los comerciantes, que podían obtener beneficios por la expansión del comercio, y con los monarcas que buscaban conseguir a la vez gloria y rentas para el trono”.²⁸

En ese sentido, las implicaciones del ámbito oceánico llegaron a tal profundidad que acceder a ellos y lograr su control fue una meta perseguida por diferentes intereses y poderes políticos y económicos europeos. Esto fomentó tensiones y enfrentamientos de diversa escala y magnitud. De este punto distinguimos, al menos, dos aspectos. El primero es situar esos conflictos como parte del conjunto de eventos que dieron sentido a la constitución tanto del sistema-mundo capitalista de los siglos XVI, XVII y XVIII, como del sistema-mundo del océano Atlántico del siglo XVI. Las pulsiones entre las formas de concebir la mar océano sacaron a relucir el papel del espacio marítimo como componente fundamental en el juego por la hegemonía económica y política

24 Mollat, 1993, p. 167-190.

25 Sloterdijk, *op. cit.*, p. 735.

26 Braudel, 2002, pp. 298-299, 320; Wallerstein, 2013a, pp. 41, 45-46; Marks, 2007, p. 121; Sloterdijk, 2014, pp. 737-738.

27 Braudel, 2002, p. 320.

28 Wallerstein, 2011a, p. 67.

en Europa, en el Atlántico y en el resto del orbe.²⁹ Lo dicho hasta aquí permite aseverar que el océano no sólo fue un escenario para los procesos históricos sucedidos en aquella centuria, ni un ámbito de menor relevancia respecto a la tierra firme; tampoco nos referimos a espacios vacíos y ajenos a cualquier interacción social.³⁰ Todo lo contrario. Hablamos, definitivamente, de vínculos sociales, culturales, políticos y económicos que estuvieron ligados al mar de algún modo u otro. Esto implica situar al mar océano como objeto de interés para el análisis histórico en cuanto a construcción social, o, de otra forma, como un espacio socialmente conformado.

Lo recién dicho va de la mano con nuestra concepción de espacio. Este representa una de las condiciones fundamentales que, junto con el tiempo, estructuran el mundo. Sin embargo, el espacio no está limitado a su naturaleza física, ya que los individuos, colectivos y sociedades lo han humanizado a lo largo de la historia. Es decir, lo espacial ha sido una circunstancia permanente en la conformación de lo social, pero, a su vez, ha formado parte de los recursos y producciones humanas forjadas en el transcurrir del tiempo.³¹ En tal sentido, el espacio “es cada vez más aceptado que la invisibilización de la dimensión espacial de lo social implica mutilar lo social que se pretende comprender”.³² Esta perspectiva es el epicentro del giro espacial en las ciencias humanas.³³ Señalamos, por lo tanto, que la historia humana también es la historia social del espacio,³⁴ lo cual nos lleva a considerar el carácter complejo de este último término en cuanto a “ensamblaje de variadas realidades que permite observar y comprender la importancia que adquiere el espacio en la organización y el funcionamiento de las sociedades”.³⁵ En efecto, esto conforman los ejes teóricos para guiar nuestro punto de vista en torno al mar: como protagonista de la historia en el siglo XVI, como contenedor, pero también como un producto político, social,

29 Mollat, 1993, pp. 124-141; Dülmen 2004, pp. 2-3; Parker, 1999, p. 14.

30 Anderson y Peters, 2014, pp. 3-4; Mack, 2013, p. 19.

31 Gonzalbo, 2014, p. 9; Schögel, 2007, p. 13.

32 Lindón, 2012, p. 585.

33 Delgado Mahecha, 2003, pp. 103-122.

34 Hoffman y Salmerón, 1997, p. 18; Viqueira, 1997, pp. 17-18; Lussault, 2015, p. 11.

35 Lussault, 2015, p. 19.

económico y cultural, es decir, complejo.³⁶ Lo anterior, entonces, sirve para especificar cuáles son las líneas que vamos a desarrollar en este libro. Por un lado, el espacio marítimo como un rubro de la política de la época; por otro, el mar como un espacio susceptible de conformación a partir de la navegación corsaria y, finalmente, el mar como lugar para un conjunto de vivencias asociadas, desde luego, al corso. En términos generales, cada una de esas dimensiones constituye el eje de la organización del presente trabajo de historia.

En efecto, el libro está compuesto por tres partes. La primera de ellas tiene como tema central plantear un panorama en torno al espacio marítimo como objeto de interés de las potencias europeas. El capítulo inaugural habla sobre cómo la Corona española estableció una relación política y económica con la mar océano. El siguiente capítulo presenta un esbozo de las posturas y acciones marítimas tanto de la Corona francesa como de su símil inglesa ante la apropiación del espacio marítimo que hiciera e impulsara la monarquía hispana. A través de este recorrido, es posible reconstruir los contextos básicos que detonaron y cobijaron el empleo del corso en el Atlántico y en el mar de la región Golfo-Caribe, pero también de cómo tales perspectivas situaron al corso como un instrumento jurídico y mercantil para la querrela por el océano. En tal sentido, incluimos las acciones corsarias en la parte septentrional del océano Atlántico o mar del Norte como antesala al Nuevo Mundo, pero también para subrayar la amplitud que logró el corso en el siglo XVI. La disputa por el espacio marítimo, insistimos, no sólo sucedió en el Nuevo Mundo; de hecho, la afirmación de que no habría “ninguna paz más allá de la línea” para España,³⁷ apuntaba hacia la anchura entera del mar como lugar de las confrontaciones permanentes, más que a un límite imaginado que demarcaba donde la paz era vigente y donde no era así.

La segunda parte está enfocada a la reconstrucción y análisis básico de la distribución y avance del corso en el espacio marítimo y costero de la región de estudio. El capítulo tercero consiste en la presentación del mundo Golfo-Caribe, al que subdividimos en subregiones; estas constituyen el modo bajo el cual organizamos la síntesis, pero también representan los ejes desde

36 Sobre la discusión de lo complejo puede verse: Luengo, 2014, pp. 25 y 40; Reza, 2010, p. 7; García Martínez, 2008, p. 181.

37 Elliot, 2010, p. 50.

los que plasmamos la historia espacial marítima del corso a partir de la reconstrucción de los derroteros de las embarcaciones francesas e inglesas. De este modo, en los capítulos que van del cuarto al sexto, nos enfocamos en la exposición de los recorridos galos, mientras que desde el propio capítulo sexto hasta el octavo la atención está puesta en los desplazamientos navales anglosajones. Incluimos tablas, gráficas y mapas como herramientas relevantes para la exposición. Esto permite dar cuenta, con cierto lujo de detalle, de las características de cada una de las fases que componen esta parte de la historia espacial marítima del fenómeno de la piratería en el siglo XVI.

La tercera sección está compuesta por tres capítulos que retratan diferentes actores sociales, vinculados directa o circunstancialmente a las naves corsarias que arribaron al Golfo-Caribe. Hablamos de la conformación de experiencias marítimas asociadas directamente al fenómeno de la piratería, en su vertiente del corso, desde luego. Así, el noveno capítulo está enfocado a los tripulantes de esas embarcaciones. Exponemos el caso de un grupo de franceses que eran tripulantes de una nave llamada “La Serpiente”. El capítulo décimo coloca en el centro a cautivos de origen europeo, los cuales, por supuesto, fueron hechos presos por corsarios. Son varias las historias particulares que lo conforman, desde pescadores de bacalao hasta la de algún músico francés. El onceavo capítulo contiene las historias de un negro llamado Pedro y de un indio cacique de las islas Guanajas, frente a Honduras, que llevó por nombre Juan Gaitán. Estos hombres estuvieron relacionados al mundo del corso como esclavo y cautivo, respectivamente. Cabe indicar que cada una de las partes del libro cierra con algunas páginas a modo de epílogo, en las cuales retomamos las ideas centrales, además de plantear puntos conclusivos correspondientes a cada una de las secciones.

Por último, pero no menos importante, es oportuno indicar que esta investigación representa nuestra tesis doctoral realizada en el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores de Antropología Social (CIESAS), en la sede Peninsular, ubicada en Yucatán, México. La investigación se desarrolló entre el año 2010 y 2014, la cual estuvo financiada por una beca del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT). Este trabajo obtuvo el Premio a Mejor Tesis Doctoral en Humanidades, edición 2015. El reconocimiento fue otorgado por la Academia Mexicana de Ciencias el

22 de junio de 2016. La versión en libro implicó ciertas modificaciones, entre ellas la revisión y actualización de bibliografía. Ahora bien, que este trabajo lograra ser impreso fue posible gracias a la Benemérita Universidad Autónoma de Aguascalientes. A todas las instituciones que soportaron económicamente y reconocen el aporte de la obra, mi más profundo agradecimiento.