

CAPÍTULO IV

(AÑO DE 1600)

ESTADO DE LA COLONIA EN EL SIGLO XVI

Comercio y navegación

Nada preocupó tan alta y fijamente la atención del gobierno español como el arreglo y la seguridad del comercio de la metrópoli con sus colonias en la América, y quizá ni el ramo de la guerra fué objeto de tan cuidadoso estudio y de tan prolija legislación como las relaciones mercantiles con las Indias Occidentales y la navegación que aseguraba esas relaciones.

Los monarcas comprendieron que grandes mercados se abrían al comercio español y que allí el consumo debía ser abundante y de fecundos resultados, ya por el número de consumidores, ya por la falta de industria en esas naciones, ya también por los altos precios que podían obtenerse en cambio de los efectos llevados de España, pues había gran necesidad de ellos, faltaba la competencia y los metales preciosos tenían por su abundancia menos estimación que en Europa. Pero para alcanzar el resultado que buscaba el gobierno y favorecer á sus nacionales, creyó preciso evitar que otros comerciantes, que no fueran los españoles, pudiesen aprovechar aquellas ventajas, y además, que tuviesen seguridad para atravesar el Océano, garantizándoles contra los ataques de los piratas y precaviéndoles de los peligros á que pudiera exponerles la incuria ó la ignorancia de los armadores, de los dueños de las embarcaciones ó de los maestros y capitanes de ellas.

Toda aquella complicada legislación tuvo, pues, tres puntos de mira principales: monopolizar el comercio en manos de los españoles; precaver los pasajeros y la carga hasta donde fuera posible, de los naturales riesgos de la navegación, é impedir que fuesen víctimas de los buques enemigos que cruzaban por el Atlántico. Para conseguir todo esto no despreció medio alguno ni se olvidó precaución, por insignificante que pareciese; pero, como en todos los casos en que los gobiernos

pretenden ejercer rigurosa y detallada tutela en los negocios de los particulares, sin dejar obrar el resorte del interés privado, muchas de esas disposiciones gravaban y perjudicaban á los mismos en cuyo favor se habían establecido.

Aunque la mayor parte de los que han escrito sobre comercio de España con las Indias, como Rubalcava, Antúñez y otros, suponen que Sevilla fué el primer puerto habilitado para ese comercio, es indudable que no fué Sevilla sino Cádiz el que tuvo ese privilegio antes que ningún otro puerto, porque dice expresamente una real provisión de los Reyes Católicos, fecha en la «Villa de Madrid á diez días del mes de abril del año del Nacimiento de Nuestro Señor Jesucristo de mil cuatrocientos e noventa e cinco años lo siguiente: Otro sí: ques servicio Nuestro e bien procomun de Nuestros rreynos e señoríos, e de Nuestros súbditos e naturales, Acordamos de mandar dar, e por la presente damos, e concedemos la dicha licencia á los dichos Nuestros súbditos e naturales, para que vengan á las dichas islas e Tierra firme, á descubrillas e contratar en ellas, con las condiciones que sigund e de la manera quen esta Nuestra Carta serán conthenidas e declaradas en esa guisa.

»Primeramente.—Que todos los navíos que obieren de yr á la parte de las dichas islas, en cualquiera de las maneras que de yuso en esta Nuestra carta serán conthenidas, *hayan de partir desde la Cibdad de Cadiz, e non de otra parte alguna* ¹»

Sevilla no fué el designado para el despacho de todas las naos de la carrera de Indias hasta que los reyes don Fernando y doña Isabel no decretaron en su carta de 20 de enero de 1503, fecha en Alcalá

¹ Documentos inéditos de Indias, tomo XXX, pág. 318.

de Henares, la creación y ordenanzas de la Casa de Contratación de Sevilla¹. Desde entonces Sevilla fué el único puerto habilitado, porque á ese puerto debían enviarse todas las mercancías destinadas á las islas y al continente, y porque en Sevilla estaba la Casa de Contratación, y los jueces que debían entender en las visitas de los buques, registros del cargamento y examen de los pasajeros que salían para las Indias. Posteriormente, por una cédula fecha en Barcelona en 14 de setiembre de 1519, se estableció un juez de Indias en el puerto de Cádiz, y fué en el principio uno de los tres jueces oficiales de Sevilla, que iban por turno á hacer servicio, hasta que en 1535 se nombró el juez nato que debía residir allí. Con la creación de aquel juzgado, las embarcaciones del comercio pudieron salir de Cádiz, y aunque por una disposición del 15 de enero de 1529, dictada por los reyes don Carlos y doña Juana, se abrieron á la contratación de Indias los puertos de la Coruña y Bayona, en Galicia; de Avilés, en Asturias; de Laredo, en las montañas y sus encartaciones; de Bilbao, en Vizcaya; de San Sebastián, en Guipúzcoa; de Cartagena, en Murcia, y de Málaga, en Granada, no hay noticia de que hayan usado los navegantes de esa autorización².

Los navíos mercantes destinados á la carrera de Indias, debían ser *naturales* en el concepto de pertenecer en propiedad á vasallos españoles y haber sido construídos en los reinos de España, y sólo se permitió la salida de *urcas esterlinas*³ en el caso de que no hubiese navíos españoles bastantes para el viaje⁴.

Los navíos necesitaban licencia especial en cada viaje de los que hacían á Indias, y estas licencias se obtenían de los jueces oficiales de Sevilla, que antes de concederlas visitaban el navío para formar juicio de qué *porte* era, de qué *tiempo* y si estaba *estanco* y bien *lastrado*, conforme á su *porte*.

Esta primera visita, que tenía por objeto el *porte*, edad, estanquesa y lastre, se practicaba con mucha escrupulosidad, porque generalmente llegaban á venderse en Sevilla, como dice una cédula real⁵, navíos que «son viejos y tienen en sí mucho daño encubierto,» y se ordenó que todos los navíos que no se encontrasen nuevos fuesen *barrados* en tierra, y poniéndoles sobre picaderos se encaminara la quilla y fuesen aderezados, reclavados, breados y calafateados.

Reconocida la edad del navío pasábase en seguida

¹ Documentos inéditos de Indias, tomo XXXI, pág. 139.

² ANTÚNEZ Y ACEVEDO — *Memorias históricas sobre la legislación y gobierno del comercio de los españoles en sus colonias en las Indias Occidentales*, parte I, artículo III.

³ «Embarcacion ó barco grande muy ancho de boca por enmedio de él, y tanto, que Covarrubias en su Thesoro quiere que se haya dicho por semejanza á las ollas ventricosas, ó á las que comunemente llaman orzas; y según otros á un pez á que dan este mismo nombre. Es vaso de carga, y sirve ordinariamente en varios pajes de Indias, para el transporte de granos, y otros géneros.» — *Diccionario de la lengua castellana*, edición de 1739.

Ley XX, tit. XXX, lib. IX de la *Recopilación de Indias*.

⁵ Año de 1557.

al examen del *porte*. En los primeros años hasta 1557, no se permitía la navegación más que á buques de cien toneladas hasta trescientas¹; pero después se mandó que pudiesen navegar hasta de cuatrocientas toneladas², y sólo á principios del siglo XVII fué cuando se dispuso que no se consintiesen en esa carrera naos que bajasen de doscientas toneladas.

La tonelada llamábase entonces *tonel macho*, y se entendía por esto el hueco ocupado por dos pipas de veintisiete arrobas y media cada una. La estanquesa se declaraba examinando por peritos que no hacía agua, y que en caso de hacerla era sin notable riesgo de la embarcación.

No se permitía hacer el viaje á las Indias á ningún navío viejo ni á navío que hubiese navegado en levante ó poniente por más de dos años.

Declarado satisfactorio el estado de un navío para emprender el viaje, según el informe de la primera visita, se procedía á la segunda, que tenía por objeto examinar si estaba dotado de competente número de gente, artillería, municiones y bastimentos y si la carga iba conforme á los bastimentos. Respecto á la gente, los visitadores no debían consentir que pasasen á las Indias marineros no examinados para este oficio ó que no hubieran servido tres años de grumetes, ni permitir que marineros, lombarderos y pajes fueran en la clase de pasajeros, ni éstos en aquélla.

Por cédula de 13 de febrero de 1552 estaba arreglado: «para los buques de 100 hasta 170 toneles (que para este fin se habían declarado deberse entender de 150) el número de un maestre, un piloto, 18 marineros, dos lombarderos, 8 grumetes, y dos pajes; la nao de doscientos toneles (que se entendía para el efecto de 170 hasta 220) debía llevar un maestre, un piloto, 28 marineros, 4 lombarderos; 12 grumetes y 4 pajes; las de 250 toneles (que se extendía de 220 hasta 270 y aun desde este número hasta 320) un capitán, un maestre, un piloto, 35 marineros, 6 lombarderos y cinco pajes;» agregando que los pilotos fueran naturales de España y examinados por el piloto mayor.

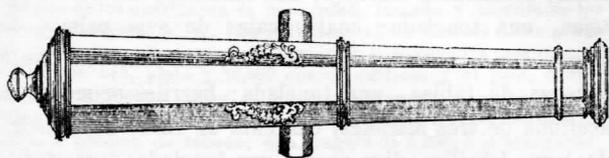
Con relación á árboles, vergas, velas, jarcias, anclas, cables y demás cosas necesarias, el oficial que hacía la segunda visita examinaba el informe del que había hecho la primera, quedando siempre obligado el que debía hacer la tercera á repetir esa inspección.

Desde 1534, en cédula de 28 de setiembre, se ordenó que los maestros llevasen: «toda la artillería, pelotas, pólvora, lanzas, dardos, escopetas, y todas las armas y municiones que fuesen menester según el tamaño del navío, sin que obstará esto el que los jueces oficiales, al dar la licencia y según el informe de los visitadores, pudiesen disponer que se aumentara el armamento de un navío. Por la misma cédula de 1552,

¹ Cédula del 13 de febrero de 1552.

² Año de 1557.

se detalló el armamento de cada clase de buque, ordenándose que: «correspondían á los bajeles de 100 hasta 170 toneladas, un sacre ¹ de bronce, de 20 quintales, con 30 pelotas, 6 piezas de hierro gruesas con 20 pelotas de hierro y piedra bien encabalgadas de cepos batidores, ejes y ruedas y además sus picaderos para hacer piedras: doce versos ² de hierro ó de metal con dos servidores y con 30 pelotas para cada uno: un falconete ³ de bronce con 50 pelotas: dos quintales de pólvora para el sacre, uno para el falconete, seis quintales para el hierro: 12 arcabuces con todos sus aparejos y una arroba de pólvora para ellos: 12 ballestas, cada una con tres docenas de xaras, y 2 cuerdas, y



Media culebrina ó cañón de bronce

2 avancuerdas: 2 docenas de picas largas: 12 docenas de medias picas ó lanzas: 15 docenas de gorguces ó dardos: una docena de rodelas: otra de petos, y 20 morriones; llevando la dicha nao su xareta ⁴ de proa á popa con su pavesada ⁵ y saeteras por do juegue la vertería, arcabucaría y ballestería. A las naos de 200 toneles se les señalaron una media culebrina de 30 quintales de bronce: un sacre de 14 quintales, también de bronce: un falconete de hasta 12 quintales del mismo metal: 8 lombardas de hierro (que las 3 tiren hierro) cada una con dos servidores: 30 pelotas para la media culebrina, otras tantas para el sacre, 50 para el falconete, y 20 de hierro y piedra para cada pieza de este metal: 18 versos de hierro ó metal, cada uno con 30 pelotas y dos servidores: 6 quintales de pólvora para la media culebrina, el sacre y el falconete, y 8 quintales para los tiros de hierro: 20 arcabuces con todos sus aparejos, plomo para las pelotas, y 2 arrobas de pólvora: 20 ballestas con 3 docenas de xaras para cada una, 2 cuerdas y dos avancuerdas para cada una: 3 docenas de picas largas, 15 de medias picas ó lanzas, y 20 de dardos ó gorguces: 18 rodelas: 18 petos y 25 morriones: estas naves, además de la xareta de proa á proa, debían llevar tajarelinga en las vergas y un arpeo ⁶ en labampies. A las naos de 250 toneles hasta 320, media culebrina ó cañón, aquella de 30 á 32 quin-

¹ Arma de fuego que era el cuarto de culebrina, y tiraba balas de cuatro á seis libras.

² Culebrina de muy poco calibre.

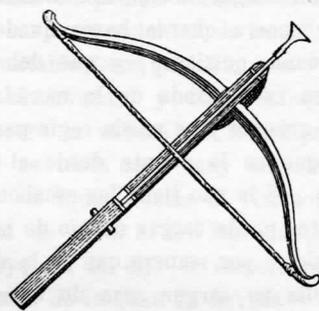
³ Octavo de culebrina que arrojaba balas de dos libras y media

⁴ La red hecha de madera ó cabos (cuerdas), debajo de la cual se pone la gente á pelear para estar con más resguardo y seguridad.

⁵ Reparos y defensa hecha con redes espesas para cubrirse y defenderse embarazando la vista á los contrarios

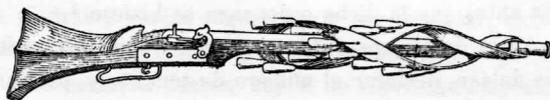
⁶ Instrumento de hierro con unos garfios, de que se usa en las embarcaciones para abordar á las del enemigo.

tales y este de 40 á 42, aunque sean de 6 ú 8 quintales menos; 2 acres, uno de 20 quintales y otro de 14 ó 15 y 30 pelotas para cada una de estas piezas: un falconete de 12 quintales, 50 pelotas para ese falconete, 10 lombardas gruesas y pasamuros, de las cuales las 4 tiren hierro, 20 pelotas para cada tiro de hierro y de piedras: 24 versos con sus cañas, aderezos necesarios, 2 servidores, y 30 pelotas cada uno: 8 quintales de pólvora para la media culebrina ó cañón, los 2 sacres y el falconete, y 10 quintales para los tiros de hierro:



Ballesta con su flecha

30 arcabuces con sus aparejos, plomo para pelotas, y 3 arrobas de pólvora: 30 ballestas con 3 docenas de xaras, 2 cuerdas, y 2 avancuerdas para cada una: 4 docenas de picas largas, 20 docenas de medias picas



Arcabuz con sus aparejos

ó lanzas, 30 de dardos ó gorguces y 2 de rodelas: 24 petos y 30 morriones ¹.

Además, las naos debían tener en las «portanclas puertas con gosnes y argollas para levantallas y para las hazer fuertes de dentro; y para la artillería de bronce sus cucharas, cargadores y limpiadores.»

Por lo que toca á bastimentos, los maestros debían llevar víveres y agua «bastantes para el mantenimiento de los marineros, pasajeros, bestias y ganado (si alguno llevaren) con la leña necesaria para la provisión de la nao,» calculándose la *ración ordinaria* de cada individuo á razón de libra y media de pan y tres cuartillos de agua por día ². Sin embargo, no se encuentra la disposición que asigne para qué número de días se habían de prevenir víveres.

Mayor complicación había para determinar lo relativo á la carga del buque, peso, volumen y sitio que debía tener y en que debía colocarse; por regla general

¹ «Ordenanzas reales para la casa de Contractación de Sevilla y para otras cosas de las Indias. Y de la navegación y contractación de ellas, con privilegio impresas en Madrid, en casa de Francisco Sánchez, año de M.D.LXXXV, página XLIX, vuelta.»

² Cédula de 28 de setiembre de 1534. — ANTÚÑEZ. — *Memorias históricas*, parte II, art. XXX.

tenían prevenido los visitadores que no consintiesen se tomase más carga, «que la que cupiere debajo de la cubierta, de tal manera que los dichos navios no vayan sobre cargados, antes las dichas cubiertas queden regentes y libres y desembarazadas, para que en todo tiempo los dichos marineros puedan laborar libremente, así con tiempo de fortuna como de bonanza: y que no puedan llevar sobre las dichas cubiertas otra cosa salvo agua y bastimentos y caxas de pasajeros y las armas que el dicho navio llevare. Y las naos que tienen puentes puedan cargar debajo del alcázar todo lo que pusieren, por manera que la barca quede libre para la poder sacar cuando quisieren, y que debajo del alcázar quede libre en cada vanda de la morada donde vaya una lombarda gruesa y se pueda regir para tirar debajo de la tolda que es la puente desde el mastil mayor hasta la avita. Si la nao tiene los escabones y la avita sobre la puente, pueda cargar debajo de la puente, todo lo que se quisiere: por manera que de la vanda do va la barca y en ella no cargue cosa de cajas ni pesadas, salvo, manuales, amarras, ó cosas ligeras que brevemente se puedan sacar quando fuere necesario sacar la barca. Y que sobre la tolda de arriba, que es la segunda cubierta, no lleven cosa alguna: y en cuanto al amurar sobre la cubierta de la nao y no sobre la puente: segun que por otra nuestra ordenanza avíamos proveído: mandamos que se use, segun y como se usaba antes que la dicha ordenanza se hiziese ¹.»

Antes de comenzar la carga del buque los visitadores debían declarar el número de toneles y pasajeros que podía llevar el buque sin embarazarse en la marcha, quedando capaz de poder entrar y salir con seguridad en las barras de Sanlúcar de Barrameda y de San Juan de Ulúa, y se mandó que para evitar engaños de los maestros se pusiesen «dos señales ó argollas de fierro, una á babor y otra á estribor en medio de la nao donde tiene la manga, los cuales sirven de limite para que hasta allí, y no más se cargue el navio quedando el fierro ó señal sobre el agua.» En un libro dedicado á ese objeto se registraban las noticias de estas señales, consignando cuántos codos de agua quedaban abajo y encima de la línea de flotación señalada para cada buque; mover aquellas señales estaba prohibido, bajo la pena de perder la mitad del valor de la nao, cuya multa se aplicaba por mitad al juez y al denunciador. Durante el siglo XVI el reconocimiento y arqueo de los buques estuvo á cargo de los visitadores, y hasta á principios del siglo XVII no se nombraron arqueadores de oficio.

El cálculo del espacio que debía y podía alquilarse en un navío para llevar las mercancías, llamóse por las leyes aforamiento, aforo y evaluación, y el precio del alquiler, flete. El tonel ó tonelada, calculado por peso,

era el de dos pipas de veintisiete y media arrobas castellanas cada una, y por espacio «ocho codos cúbicos medidos con el codo real lineal de dos tercios de vara castellana y un treinta y dos avo de ella ¹.»

El aforamiento de las toneladas de las naos de la carrera de Indias, se detalló minuciosamente por el emperador Carlos V para evitar dudas y litigios ², señalándose en cuarenta y ocho renglones diferentes la carga correspondiente á una tonelada; por ejemplo, trescientos cincuenta jarros de miel, de un azumbre cada uno, componían una tonelada; igualmente, veintidós cueros de vaca curtidos, otra; siete cajas de azúcar de las que salían de Indias componían dos toneladas; setecientos ladrillos, una tonelada; mil doscientas tejas, una tonelada; cuatro cajas de seis palmos de largo, dos de ancho y dos de alto, una tonelada; trece docenas de tablas, una tonelada; barriles pequeños de aceituna de tres almudes, cuarenta de ellos, una tonelada; loza, lebrillos, diez vasos, una tonelada; loza menuda, platos y escudillas, ciento veinte vasos, una tonelada.

Este aforamiento podría tener algún motivo para haberse establecido; pero más visos tiene de caprichosa disposición dictada tan sólo con el objeto de dar una base para los contratos que debían celebrarse entre los maestros de las naos y los cargadores, siguiendo el sistema de aquellos siglos, en que nada quería dejarse al convenio privado sino reglamentarse hasta donde fuera posible todas las acciones humanas.

Impulsaron á los reyes á dictar medidas sobre el flete ó precio del transporte de las mercancías las quejas, más que de los comerciantes, de los priores y cónsules de la universidad de Sevilla, que representaron manifestando que los dueños de las naos vizcainas que debían partir para Nueva España ponían precios tan excesivos al transporte de las mercancías, que los fletes vendrían á montar tanta cantidad, que la ganancia podría apenas compensarlos. Como remedio á estas exigencias se encontró: disponer que los fletes fuesen tasados por los jueces oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla, y que dueños y maestros de naos no pudieran exigir más precio que el tasado y acostumbrado ³. Pero el mal no tenía por verdadero origen la codicia de los maestros ó la falta de tasa de los fletes, sino la disposición que mandaba limitar el número de naos y de toneladas que podían salir de España para las Indias, cuya disposición daba por resultados, con gran perjuicio para el comercio, que mucha carga no podía embarcarse; que los comerciantes buscaban la preferencia ofreciendo mayor precio á los maestros ó dueños de naos, y que esta demanda abría una terrible competencia brindando propicia ocasión para elevar extraordinariamente los fletes.

¹ VEYNTIA. — *Norte de la Contractación*, lib. II, cap. XV, número 2.

² *Leyes I y VI*, tít. XXXI, lib. IX de la *Recopilación de Indias*.

³ Cédula de 12 de abril de 1572.

¹ *Ordenanzas reales para la Casa de Contratación de Sevilla*, etc., citadas, página 38.

A fines del siglo XVI estaban limitadas las toneladas para cada flota, autorizándose á la Casa de Contratación no sólo para tasar el número que de ellas debía salir en cada flota, sino también para elegir las naos que podían marchar para las Indias¹, y de esta dificultad nacieron quejas, agravios, litigios y pérdidas para los comerciantes y dueños de navíos, hasta que á principios del siglo XVII, creyendo salvar estos inconvenientes, se trasladaron al Consejo de Indias las atribuciones que en lo relativo á todo esto había tenido la

¹ Dice Alcedo y Herrera en su obra *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española*, publicada por don Justo Zaragoza. Madrid, año de 1883, página 450, hablando de esta designación y del número de los registros para cada uno de los puertos en la capacidad, tamaño y número de los buques, lo siguiente: «..... asignáronse: al de Buenos Aires y sus dos provincias adyacentes de Tucumán y Paraguay, que comerciaban con oro, plata y 10,000 cueros curtidos y al pelo, cuatro navíos de á 500 toneladas de ropas y géneros para su abasto, en cada un año; á la isla de la Trinidad, que producía 2,000 fanegas de cacao, y porción de tabaco, una fragata de á 300; á la Margarita, Cumaná y Cumanagota, que la primera contenía la pesquería de las perlas, que después se perdió por las hostilidades y robos de los corsarios y piratas, y las otras dos producían 8,000 cueros y mucho tabaco de la Guayana, un registro de 500 toneladas; á la Guayra, que cogía 24,000 fanegas de cacao, 20,000 cueros y 4,000 petacas de tabaco de Barinas, que casi todo lo consumía entonces la Nueva España, y venía muy poco á estos Reinos, y volvía la mayor parte de su equivalente en los frutos y géneros de Indias con las ocasiones de las flotas, dos de á 500 toneladas; á Maracaibo, que producía otro tanto cacao como Caracas, también tenía la misma fácil salida en los puertos de Nueva España, y 10,000 cueros, cuatro registros de á 300; á Santa Marta y río de la Hacha, que tenía y tiene el buceo de las perlas, y también juntaba de 9 á 10,000 cueros del valle de Upar, y pueblos de Tenerife, Tamalameque y San Bartolomé, en las riberas del río Grande de la Magdalena, uno de 400 toneladas; al golfo de Honduras y puerto de Comayagua, que demoran á la banda del Norte de las provincias de Guatemala, Nicaragua y Costa Rica, y producen en grande abundancia los más nobles frutos de la América después del oro y de la plata, en las tintas de todos los colores, y especialmente de la grana de las tres calidades y de la de añil (que los extranjeros llaman indigo) y regularmente hacen las cosechas de 1,000,000 de libras cada año, y 20,000 cueros, tres registros de á 500 toneladas; y la provincia de Yucatán ó de Campeche, que se reputaba por más rica en sus frutos, que las antecedentes, porque se sacaban 10,000 arrobas de grana de su territorio, otras 2,000 del de Tabasco, y 10,000 cueros de uno y otro y del de la Laguna de Términos y Xicalango, y 4,000 quintales de palo de tinta, que por cortarle y sacarle, pagaban cuatro reales de plata por cada uno; cuya contribución estaba aplicada á la subsistencia de la guarnición del presidio de San Francisco, y hoy le cortan y sacan de balde los ingleses por el tratado de la paz de Versalles, cuatro registros de á 500 toneladas; al de la Habana, que se surtía escasamente de los rezagos que le sobran á las Flotas, y á los Galeones de las Ferias de Portobelo y de la Vera Cruz, y actualmente en Jalapa, á los tiempos de sus escalas en aquel puerto, para los viajes de la vuelta á España, y faltando éstos carecería de todo, y podía comerciar entonces 100,000 arrobas de azúcar terciado, 20,000 cueros, 300,000 manojos de tabaco, de á más de dos libras (que uno y otro es hoy muchísimo más), 10,000 docenas de conchas de carey y gruesas porciones de preciosas maderas, como tablonas de caobas, caobanos y trozos de cedros, ébanos, granadillos y gateados, tres registros de á 500 toneladas ó dos de á 700; á Cuba (Santiago de Cuba), que fructificaba otras 100,000 arrobas de azúcar terciado, 20,000 cueros y 200,000 manojos de tabaco (que también rinde hoy tanto como la Habana), dos navíos de á 800 toneladas; á Santo Domingo, que producía 20,000 fanegas de cacao, de mejor gusto que el de los demás cacahuetales conocidos, y por la montaña pasaba al Guarico y Petitgoave, en cambio de géneros de su comercio y trato, y desde allí se transportaba á Francia, donde se consumía, con apreciativa estimación, y asimismo 40,000 cueros; 100,000 manojos de tabaco, porción grande de agnigibre y de polvos azules para los almidonados, se le regularon tres navíos de á 600 toneladas; y á Puerto Rico, que por su bella situación es la primera que sirve de balisa, escala y puerto de refresco á las Flotas de Nueva España y no tenía comercio de consideración, pues sólo producía 4,000 fanegas de cacao y 6,000 cueros, un pequeño patache »

Casa de Contratación de Sevilla, con lo cual no debieron sino haberse aumentado las dificultades y tropiezos para los comerciantes.

La tercera visita á las naves que partían para las Indias tenía por objeto examinar si estaban cumplidas todas las condiciones y remediados todos los males que habían señalado las dos visitas anteriores, y del informe satisfactorio de la última resultaba el permiso para darse á la vela.

Ni todas las mercancías estaban habilitadas para el comercio de Indias ni podían emigrar al Nuevo Mundo todos los que tuvieran voluntad de hacerlo, que desde el principio se establecieron prohibiciones y restricciones estrictamente observadas, y cuya infracción llevaba graves penas sobre la cabeza de los culpables. Ya en el año de 1519 se tenía como muy anterior la prohibición de pasar «á Indias, Islas e Tierra firme del mar Océano, piezas de plata ni oro labradas,» sin especial licencia del rey; así lo dijo el emperador Carlos V á los jueces oficiales de la Casa de Sevilla¹.

En 25 de febrero de 1530, á instancias de la ciudad de Málaga, el mismo emperador y su madre doña Juana hicieron la declaración de las personas y cosas que no podían pasar ni llevarse á las Indias, imponiendo una pena de cincuenta mil maravedís al maestre de nao que llevase alguna de las mercaderías no habilitadas para aquel comercio, y entre las cuales se enumeraban: «las piedras y perlas engastadas y por engastar, moneda de oro y plata y bellon, y esclavos blancos ó negros.»

Los esclavos fueron objeto de repetidas disposiciones. El 11 de mayo de 1526 se ordenó que no se llevasen á las Indias negros ladinos, entendiéndose que esta disposición hablaba de esclavos y no de libres, puesto que la razón de la ley fué, que siendo de malas costumbres en España, no se querían allí servir de ellos, y en las Indias aconsejarían mal á otros negros pacíficos y obedientes á sus amos. En 19 de diciembre se repitió la prohibición de que no pasasen á las Indias esclavos berberiscos; en 1532 se agregó: «que no se llevasen esclavos de la isla de Gelofe por ser soberbios, inobedientes, revolvedores é incorregibles.» Los esclavos mulatos se previno que no se llevasen á las Indias; en 1543 y 1550 se comunicó á los jueces de la Casa de Sevilla: «que á causa de haber encarecido el precio de los esclavos negros en Portugal y en las islas de Guinea y Cabo Verde, algunos mercaderes y otras personas que entienden en pasar de ellos á las Indias, han ido y enviado á comprar negros á las islas de Cerdeña, Mayorca y Menorca y otras partes de Levante para los pasar á las dichas Indias, porque diz que allí valen más baratos, y porque los negros que hay en aquellas partes de Levante diz que son de casta de moros; y otros tratan con ellos y en una tierra nueva donde se planta agora nuestra Santa Fé Católica no

¹ Cédula de 16 de agosto de 1519.

conviene gente de esta calidad, etc.” Se prohibía que se llevase á las Indias “ningun esclavo negro que sea de Levante, que se haya traído de allá, ó que se haya criado con morisco aunque sea de casta de negros de Guinea.”

En las *Ordenanzas de la Casa de Contratación* de 1552, se dispuso: que no se llevaran sin especial licencia esclavos ni esclavas blancos ni negros, ni loros, ni mulatos, so pena de pérdida del esclavo, y de que en caso de que fuese berberisco de casta de moros, judíos ó mulatos, el que le había llevado incurriese en la pena de mil pesos de oro ó de cien azotes, y además que á su costa fuese vuelto el esclavo á España ¹; y en 1.º de febrero de 1570 se decretó: que los que tuviesen licencia de llevar negros esclavos á las Indias para venderlos ó aprovecharse de su servicio, no llevasen ni remitiesen á los que fuesen casados sin que los acompañasen también sus hijos y sus mujeres.

Otra de las mercaderías prohibidas fueron los libros de romance “que trataban de materias profanas y fabulosas é historias fingidas ².” Además, los libros que trataban de materia de Indias, si no tenían permiso especial del Consejo, bajo la pena de cincuenta mil maravedís ³.

Felipe II, en cédulas de 10 de octubre de 1575 y de 2 de octubre de 1580, dispuso que ningún libro de rezo pudiese llevarse ni dejarse entrar á las Indias, “sin permisión del monasterio de San Lorenzo el Real,” encargándose á los jueces de la Casa de Contratación embargasen los libros de rezo que careciesen de ese requisito ⁴.

Respecto de esa mercancía, los inquisidores tenían instrucción y especial encargo de visitar los buques en demanda de todos esos libros prohibidos, y los permitidos se registraban “específicamente cada uno declarando la materia de que tratan ⁵.” Para mayor seguridad, Felipe II dispuso que á las visitas de los navíos concurriesen los provisosores de los obispados para ver y reconocer si se llevaban libros prohibidos, y se previno á los oficiales reales no practicasen la visita sin asistencia é intervención de los provisosores.

Las armas ofensivas y defensivas tampoco podían pasar á Indias sin licencia expresa del rey, y los pistoletes y arcabuces menores de marca se prohibieron absolutamente bajo penas muy graves.

Desde la famosa bula de Alejandro VI en favor de los Reyes Católicos de España, sobre el dominio del Nuevo Mundo, se concedió á éstos el derecho de que ninguno pudiese pasar á las Indias sin permiso de esos reyes, atribución de que ellos usaron, reglamentando

los permisos para la salida de comerciantes y pasajeros para las Indias. Decía esa bula: “Y del todo inhibimos á qualesquier personas de qualquier Dignidad, aunque sea Real, ó Imperial, estado, grado, órden, ó condicion, so pena de Excomunion late sententiæ, en la cual por el mismo caso incurran, si lo contrario hicieren; que no presuman ir, por haver mercaderías, ó por otra qualquier causa sin especial licencia Vuestra, y de los dichos Vuestros herederos, y sucesores á las Islas, y tierras firmes halladas, y que se hallaren descubiertas, y que se descubrieron ázia el Occidente y Mediodía, fabricando y componiendo una línea desde el Polo Artico al Polo Antártico, óra las tierras firmes, ó Islas sean halladas, y se hayan de hallar ázia la India, ó ázia otra qualquier parte, la cual línea diste de qualquiera de las Islas, que vulgarmente llaman de los Azores, y Cabo Verde cien leguas ázia el Occidente, y Mediodía, como queda dicho ¹.”

En los primeros años que se siguieron al descubrimiento de las Indias, los Reyes Católicos concedieron ámplio permiso á todos sus súbditos para poder pasar á las Indias y comerciar en ellas. En la real provisión de esos monarcas, fecha en Madrid á 10 de abril de 1495, se encuentran las siguientes disposiciones ²:

“Que cualesquier personas que quisieren yr á vivir e morar en la dicha Isla Española, sin sueldo, pueden yr e vayan libremente, e que allá sean francos e libres, e non paguen derecho alguno.

“Que cualesquier personas Nuestros súbditos e naturales que quisieren, puedan ir de aquí adelante, en quanto Nuestra merced e voluntad fuere á descubrir islas e tierras firmes en la dicha parte de las Indias, así á las que estan descubiertas hasta aquí, como á otras cualesquier, e resgatar en ellas, tanto que non sea en la dicha Isla Española; e que puedan comprar de los cristianos quen ella estan ó estobieren, cualesquier cosas ó mercaderías con tanto que non sea oro; lo qual puedan facer é fagan con cualesquier navios que quisieren, con tanto quel tiempo que partieren de Nuestros rreynos, partan dende la dicha Cibdad de Cadiz.

“Que cualesquier personas que quisieren llevar qualesquier manthenimientos para la dicha Isla Española e para qualesquier isla que por nuestro mandado estuvieren pobladas de las dichas islas lo pueden llevar e vender allá francamente.”

El permiso para pasar á las Indias dependía ante todo de la nacionalidad y religión de los individuos. En la instrucción dada por el Rey Católico á los oficiales de Sevilla en 1510, se mandó que no pasasen á las Indias ningunos extranjeros, y Felipe II ³ amplió para

¹ *Ordenanzas de la Casa de Contratación*, ya citadas, pág. 21. vuelta

² Cédula del 29 de setiembre de 1543.

³ Ley II, tit. XXIV, lib. I de la *Recopilación de Indias*.

⁴ Cédula de 1.º de marzo de 1574.

⁵ Cédula de Carlos V, 5 de setiembre de 1550.

¹ SOLÓRZANO — *Política Indiana*, lib. I, cap. XI, pág. 45.

² *Documentos inéditos de Indias*, tomo XXX, páginas 349 y siguientes.

³ En Valladolid á 27 de julio de 1592, ley I, tit. XXVII, lib. VIII de la *Recopilación de Indias*.

ellos el permiso, sólo en el caso de que estuviesen nacionalizados; pero con expresa prevención de usar de aquella licencia en el comercio «con solo sus caudales i no los de otros de sus naciones, así en particular, como en compañía, pública, ni secreta, en mucha, ni en poca cantidad, por sí, ni por interpósitas personas, pena de perdimiento de las mercaderías que contrataren, y de todos los demás bienes que tuvieren.»

La misma pena se hacía extensiva á los extranjeros que pasaran á Indias sin real licencia y á los españoles que con ellos tratasen, y tan adelante se llevó esta prohibición, que á principios del siglo XVII se pusieron en vigor dos disposiciones del príncipe y la princesa gobernadora ¹ que ordenaban que: «todos los que trataren y contrataren en las Indias, provincias y puertos de ella con extranjeros, de estos Nuestros reynos de España, de cualquier nacion que sean, y cambiaren ó rescataren oro, plata, perlas, piedras, frutos, y otros cualquier géneros y mercaderías ó les compraren ó rescataren las presas que hubiesen hecho, ó les vendieren bastimentos, pertrechos, armas, ó municiones, y se hallaren principalmente culpados en los dichos rescates, compras y ventas, incurran en pena de la vida y perdimiento de bienes,» y agregaban las cédulas: «y mandamos á Nuestras audiencias Reales que no dispensen ni remitan las dichas penas, por cuanto Nuestra voluntad es, que así se guarde y cumpla sin alteracion y disminucion.»

Estas disposiciones, aunque parecen dictadas contra piratas y corsarios, se entendieron con toda clase de extranjeros, tanto entonces como á principios del siglo XVII, por una cédula de Felipe III.

Aunque por una cédula de 9 de setiembre de 1511 se dispuso que se dejasen pasar á las Indias á «todas las personas naturales vecinos y moradores destos reynos y señoríos, sin que en su pasaje hagan otra examinación ni información sino asentar en los libros sus nombres y de donde son vecinos;» ya en 1518 se comenzaron á poner restricciones por causa de religión mandando: «que ningun reconciliado ó nuevamente convertido á nuestra santa fé católica, de moro ó de judío, ni hijo suyo, ni nietos de personas que publicamente hubiesen traído sanvenito, ni hijos ni nietos de quemados, ó condenados por herejes, por delito de la herética pravedad, por linea masculina ni femenina, pudiesen pasar á las Indias, aunque tuviesen habilitación, pena de perdimiento de bienes, y de cien azotes, destierro perpetuo de las Indias, y la persona á merced del rey.»

A pesar de esta enérgica disposición pasaron á la Nueva España muchos de los comprendidos en esa prohibición, pues no sólo pasaban hijos y nietos de los que habían traído sambenitos, sino que los mismos reconciliados, aun sin quitarse el hábito, andaban públi-

camente con él en la capital, como lo refiere Motolinía ¹, y entre los pobladores que trajo para el nuevo reino de Leon el gobernador Luis de Carvajal, se descubrieron muchos judíos y algunos hijos de reos quemados por el Santo Oficio ².

Las prohibiciones y requisitos para pasar á las Indias se extremaron por Felipe II, quien dispuso en 5 de abril de 1552: «que de allí adelante no consintiesen los Jueces Oficiales que pasase á ninguna parte de las Indias pasajero alguno, ni otra persona de aquellas que pudiesen pasar, conforme á lo que estaba proveido y mandado, ó que llevasen cédula real de licencia, sin que llevasen, y presentasen ante ellos observaciones hechas en sus tierras y naturalezas (así como las solían dar en la Casa) por donde constase, si son casados ó solteros, y las señas y edad que tienen, que no son de los nuevamente convertidos en nuestra santa fé católica, de moro ó de judío, ni hijo suyo, ni reconciliados, ni hijos ni nietos de persona que públicamente hubiese traído sambenito.» Y para evitar todo fraude, en 1569 se acordó: que los jueces de la Casa de Contratación «hagan parecer ante sí á los que fueren á las Indias por pasajeros, y reconozcan si son los contenidos en las informaciones, y no permitan que en su ausencia se den peticiones para los pasajeros ni provean autos de remision al que por su turno hubiere de reconocer las informaciones;» siendo esta provisión extensiva á todos los que pretendían pasar á Indias, pues desde 1560 regía la disposición de que ni vasallos del rey de España ni extranjeros pudiesen salir de los puertos de las islas ó el continente americano sin licencia expresa del monarca ó cuando menos del presidente ó jueces de la Casa de Contratación.

Los clérigos y frailes necesitaban licencia del rey, en cuya licencia debía constar su edad, señas particulares, firma y rúbrica ³. Las personas que llevaban el hábito de san Jorge, san Esteban ú otro semejante, se les consideraba lo mismo que á los frailes ⁴. Igual requisito de necesitar expresamente la licencia del monarca, se exigía á las mujeres solteras ⁵, y los vireyes de Nueva España y el Perú tenían especial encargo de ni permitir que en las provincias de su mando se detuvieran pasajeros que iban con licencia para establecerse en distinto vireinato, ni diesen licencia para pasarse los del Perú á Nueva España ni los de ésta al Perú ⁶. Los gitanos, sus hijos y criados

¹ *Historia de los indios de Nueva España*, trat. III, cap. XIII.

² Proceso de Carvajal, ya citado, original en mi poder.

³ *Ordenanzas de la casa de Contratación*, núm. 121. — De Toledo á 23 de mayo de 1539. — Madrid, 31 de mayo de 1552. — Leyes XI y XII, tit. XXVI, lib. IX de la *Recopilación de Indias*.

⁴ Felipe II en San Lorenzo, á 7 de setiembre de 1589. — Ley XIII, tit. XXVI, lib. IX de la *Recopilación de Indias*.

⁵ Carlos V en Toledo, á 23 de mayo de 1539. — Felipe II, Madrid, 8 de febrero de 1575. — Ley XXIV, tit. XXVI, lib. IX de la *Recopilación de Indias*.

⁶ Leyes LIX, LX y LXI, tit. XXVI, lib. IX de la *Recopilación de Indias*.

¹ 6 de junio de 1556; 6 de marzo de 1557.

tenían absoluta prohibición, so pena de destierro, de pasar á las Indias ¹.

Las penas á los contraventores de estas disposiciones fueron en aumento hasta fines del siglo xvi y principios del siglo xvii, pues por cédulas de 1594, 1602 y 1604, se ordenó que los pasajeros embarcados sin licencia incurrieran en la pena de cuatro años de galeras, si eran plebeyos, ó en diez años de presidio en Orán, siendo personas de calidad. La misma pena tenían los maestros de las naos que llevaban tales pasajeros, con más una multa de mil ducados de plata; los cabos de galeones, por disimular pasajeros sin licencia, incurrían en privación de su oficio, y los generales de la armada que incurriesen en culpa de consentimiento serían objeto de particular demostración de desagrado.

Los Reyes Católicos fundaron la Casa de Contratación por cédula fecha en Alcalá de Henares á 20 de enero de 1503, encargándola de entender en todo lo relativo al despacho y registro de embarcaciones, á entrada de caudales que en ellas se conducían, al arreglo de los contratos de fletamentos, á las licencias de pasajeros, á la designación de número de toneladas y navíos que debían salir, y en una palabra, á todo lo relativo al despacho de las naves y sus cargamentos, lo mismo que á la recepción de las que venían de Indias, y más adelante se extendió hasta la formación y cuidado de las armadas, que tenían por objeto la protección de las embarcaciones contra los piratas y enemigos.

La sala de gobierno de la casa se componía, según la primera instrucción, de un factor, un tesorero y un contador. Sucesivamente fué dándosele mejor forma, y por cédulas de Carlos V y de Felipe II, á fin del siglo xvi constaba ya de un presidente, tres jueces oficiales, tesorero, contador y factor, tres jueces letrados y un fiscal. Además de la intervención en los negocios de comercio, los jueces de la Casa de Contratación conocían de las causas criminales que se formasen por infracción de las ordenanzas y leyes del comercio y de los procesos por delitos del orden común cometidos en la carrera de Indias. En los negocios civiles el actor era libre de pedir ante las justicias ordinarias de Sevilla ó ante los jueces de la Casa de Contratación, cuando era objeto de pleito, alguna demanda relativa á los negocios del comercio de Indias.

Cuando se abrió por segunda vez el puerto de Cádiz al comercio de Indias, se mandó por los monarcas establecer allí un juzgado que entendiéndose en el despacho y visita de los navíos. Al principio desempeñaba este encargo por turno uno de los tres jueces oficiales de Sevilla; después se nombró un juez residente; pero ni en uno ni en otro caso ese juez tuvo más carácter que

el de visitador de las naos, autorizado para hacer el despacho de ellas y sin jurisdicción para conocer de pleitos y demandas.

En 1543 Cipriano de Charitate, en nombre de los mercaderes residentes en Sevilla, pidió al emperador Carlos V la creación de un consulado de comercio en aquella ciudad, á semejanza de los ya establecidos en Burgos, Valencia y Barcelona. El emperador accedió á la solicitud y ordenó la creación del consulado de Sevilla para los negocios mercantiles de las Indias, en 23 de agosto del mismo año. Por esa cédula se dispuso que el tribunal constase: de un prior y dos cónsules elegidos por los mismos "mercaderes, vecinos y estantes" en la ciudad de Sevilla, que debía reunirse para hacer aquel nombramiento cada año, el 2 de enero, en la Casa de Contratación. El prior y cónsules quedaron facultados para conocer de las diferencias y pleitos que ocurriesen en "cosas tocantes y dependientes á las mercaderías que se enviasen ó trajesen de las Indias," llevando por regla general evitar trámites y dilaciones, plazos de abogados y otras moratorias, juzgando á verdad sabida y buena fe guardada y remitiendo á los jueces de la Casa de Contratación los procesos criminales que pudieren resultar de aquellos litigios.

El prior y cónsules quedaron autorizados para formar reglamentos y ordenanzas para el bien y conservación del comercio, remitiéndolas al Consejo de Indias para su aprobación.

En los principios del comercio de Indias cualquiera nave, cumpliendo los requisitos de la ordenanza, podía darse á la vela en el tiempo que á su dueño conviniese, porque en aquella travesía no encontraban más riesgo ni peligro que los que la naturaleza podía presentarles; pero poco después la codicia y las guerras entre las naciones de Europa llevaron al Atlántico, á las aguas del Golfo de México y hasta el Pacífico á multitud de cruceros, corsarios y piratas, que apoderándose de las naos que iban ó volvían de las Indias sembraron el temor entre los mercaderes, hicieron peligrosa la carrera de Indias y obligaron á los monarcas españoles á dictar repetidas disposiciones y ordenanzas y emplear grandes sumas en la creación de armadas para dar á aquel comercio la necesaria y debida protección.

Dudosa es la fecha en que se dispuso que ninguna embarcación hiciese sola la carrera de Indias, sino que se esperasen hasta que habiendo ocho ó diez navíos listos para darse á la vela pudieran navegar en flota protegiéndose mutuamente; pero esa disposición debe haberse dictado antes de 1554, porque además de que entonces ya los piratas y corsarios habían causado grandes perjuicios al comercio, en una cédula de ese año se habla, como de disposición antigua, que los navíos de la carrera de Indias navegasen en conserva,

¹ Felipe II en Guadalupe, á 1.º de febrero de 1570. — Ley XX, tit. XXVI, lib. IX de la *Recopilación de Indias*.

y se previno en esa cédula que cuando menos fueran seis los bajeles que de los puertos salieran unidos para navegar juntos.

En 16 de junio de 1561, se dispuso: "que no saliese de Cádiz ni San Lucar nao alguna sino en flota, pena de perdimiento de ella y cuanto llevase, y que cada año fuesen dos flotas con naos para Tierra firme y Nueva España, la una por Enero y la otra por Agosto, con general y almirante, y que sobre la Dominica se apartasen las que fuesen para Nueva España, llendo el general con las de una provincia y el almirante con las de otra."

En 1574 se hizo una variación en el tiempo de la salida de las flotas, disponiéndose que la de Nueva España partiese en abril y la de Tierra firme en agosto.

El mando y la jurisdicción de esas flotas los llevaba absoluto el general; pero no podía comenzar á hacer uso de ellos hasta darse á la vela, terminando cuando ya de regreso la flota fondeaba en Cádiz ó en Sanlúcar de Barrameda.

La flota que partía para Nueva España, según la instrucción de 1572, debía darse á la vela en la época que se le fijaba con las naos que estuvieran prontas, sin esperar á las que no lo estuvieran, que por lo mismo ya no podían salir después. Ninguna de las embarcaciones de esa flota podía tocar las Islas Canarias, y su derrota debía ser á la Deseada ó la Dominica y de allí á San Juan de Ulúa.

La flota debía llevar como explorador ó buscarruido un patache, zabra ¹ ó fragata; después la capitana llevaría la vanguardia, la almiranta la retaguardia y las naos mercantes el centro, en orden de batalla. Las naos de la armada que iban en protección de las mercantes debían llevar el barlovento y el sotavento las mercantes.

A la vuelta de Nueva España, y antes de llegar á las islas Azores, que era en donde se temía el peligro de piratas y corsarios, el general de la armada debía prepararse para el combate "apercibiendo la gente de mar y guerra, haciendo deshacer las cámaras de los navíos, quitar la caxeria y desembarazar las plazas de ellos, poner la xareta, plantar la artillería por medio de la popa, y en los lugares donde a de estar, de manera que pueda jugar desembarazadamente;" y esto no sólo para defensa, sino para persecución y castigo de los piratas, corsarios ó enemigos que llegaban á encontrarse por aquellos mares, y á los que debía ejecutarse inmediatamente.

Las flotas de que se tiene noticia que llegaron á Nueva España durante el siglo xvi, aunque seguramente hubo otras cuyo conocimiento se ha perdido, son las siguientes:

En 1554 la de Cosme Rodríguez Farfán ¹.

En 1565 la del general don Pedro de las Roelas.

En 1567 la del general don Diego Flores de Valdés.

En 1572 la del general don Juan de Alceya.

En 1576 la del general don Antonio Manrique.

En 1581 la del general don Francisco Luján.

En 1583 la del general don Alvaro de Flores y Quiñones.

En 1584 la del general don Antonio Manrique.

En 1585 la del general don Diego de Alcega.

En 1586 la del general don Juan de Guzmán.

En 1587 la del general don Francisco de Nevoa.

En 1588 la del general don Martín Pérez de Olazaba.

En 1595 la del general don Luis Fajardo.

En 1596 la del general don Pedro Meléndez Márquez.

En 1599 la del mismo general.

En 1600 la del general don Juan Gutiérrez Garibay.

Desde 1590 hasta 1594, por motivo de una epidemia que hubo en España y á la que llamaron del moquillo, no salió flota de sus puertos para Veracruz.

Las armadas, según la instrucción de 1573, debían ir provistas de médicos, medicinas, *dietas* y todo lo más necesario para el cuidado de los enfermos.

En 20 de enero de 1582 se hicieron nuevas ordenanzas, y en ellas se dispuso: que las flotas de Nueva España saliesen sin remisión en todo el mes de mayo, que se cambiase la artillería usada hasta entonces, poniéndose en vez de cada dos pasamuros un sacre de hierro colado y se llevasen mosquetes en lugar de versos de hierro, quedando prohibidos para siempre los pasamuros y versos de hierro en la carrera de Indias.

Antes de salir las flotas de España ó de Veracruz, se enviaba un navío, que se llamaba de avisos, en el cual iba generalmente correspondencia, y no podía cargar mercancías ni pasajeros, sino con especial permiso y licencia, pues era importante que llegase con la mayor rapidez á dar la noticia de la salida de la flota ó de haber llegado ésta sin novedad. Hasta el fin del siglo xvi, por cédulas de 1587, 1590 y 1591, estaba prevenido que los navíos de avisos fuesen muy pequeños y de sólo veinticinco pipas de carga, buscándose con esto la mayor ligereza, y sólo hasta el siglo xvii se conoció por la experiencia que era exagerada pequeñez la de esos buques, y se ordenó que en lo sucesivo tuviesen de cincuenta á sesenta toneladas.

Como resultado de aquella actividad de relaciones comerciales, se creó el oficio de correo mayor de Indias en Sevilla para el recibo y despacho de toda la correspondencia y de los necesarios tenientes, y después

¹ Especie de fragata pequeña que se usaba en los mares de Vizcaya.

¹ Carta del prior y cónsules de Sevilla. — *Documentos inéditos de Indias*, tomo III, pág. 513.

correos mayores residentes en las Indias. En 1514 se le dió título de correo mayor de Indias al doctor Galindez de Carvajal, y en la familia de éste permaneció aquel oficio hasta que don Fernando de Medina lo vendió al conde-duque de Olivares.

El correo mayor tenía á su cargo el despacho de los navíos de avisos en el siglo xvi, á él y á los tenientes se entregaba toda la correspondencia que venía en las flotas y navíos, y aunque no consta el porte de las cartas en ese siglo, es de suponerse que éra con poca diferencia el mismo que se señaló á principios del siglo xvii por el Consejo de Indias. «Un real por cada carta sencilla, y en siendo mayor otro real por cada onza que pesase; pero exediendo de una libra solo medio real por cada onza de exeso.» Los tenientes de correo mayor tenían obligación de poner al público las listas de las cartas llegadas por algún navío ó flota.

La necesidad de poner el comercio de Indias á cubierto de los ataques de piratas y corsarios que obligó á los monarcas á ordenar que las naos no pudiesen hacer la travesía á las Indias sino reunidas y formando flota, fué también causa de la creación de una armada de guerra destinada exclusivamente á ese objeto. En 1521, con motivo de haberse aparecido por las costas de Andalucía algunos navíos franceses que navegaban como en acecho de las naos que volvían de las Indias, ordenó el rey se apercibiese una armada de cuatro ó cinco navíos, sacándose el gasto que importara tanto el costo de los navíos como el sueldo y gastos que pudiera causar de las naos, plata, oro y mercaderías que de las Indias y las islas Canarias llegasen á los reinos de Múrcia y Granada ¹.

De esta armada fué nombrado general don Pedro Manrique, hermano del conde de Osorno.

El año siguiente, como continuasen impidiendo los corsarios el comercio de Indias, se armaron tres carabelas más y se trató ya de establecer una armada que cruzase hasta las islas Azores, cuya armada se haría á costa del comercio de las Indias, de Canarias, de la isla de Madera, de Berbería y de las ciudades de Sevilla, Cádiz, Jerez y de las villas y puertos de Santa María, de Sanlúcar de Barrameda, de Rota, de Chipiona y de los puertos del condado de Montelope, sin quedar exceptuados de la contribución que tenían que pagar para ese objeto ni aun los frutos pertenecientes al rey. Comisionaron á un juez de la Casa de Contratación ² y á los diputados del comercio para fijar la cantidad y modo de hacer efectivo el impuesto y administrarlo, y tuvo entonces principio la armada que se llamó de *avería*, aunque propiamente debió llamarse de habería, porque el impuesto se estableció para pagar los haberes de los empleados y sirvientes de esa armada.

¹ HERRERA. — *Década III*, lib. I, cap. XIV.

² Juan López de Recalde se llamaba este juez, según dice Antúñez y Acevedo en sus *Memorias históricas sobre el comercio de las Indias*.

Cobróse como derecho de avería el dos y medio por ciento, y los caudales que de esos impuestos se reunían se depositaban en una arca de tres llaves, las cuales estaban en poder una del prior del consulado de Sevilla, otra del juez de averías y la tercera del receptor de aquel impuesto. Los pasajeros que se embarcaban en las naos de la armada pagaban veinte ducados de avería por sí é igual cantidad por cada uno de sus criados y esclavos.

Se creó también la armada de barlovento, que en cédula de 1578 se puso á la orden y disposición del virey de la Nueva España, señalándose como puerto fijo el de Veracruz, para que de allí saliese por las costas del Golfo á impedir las invasiones de los piratas ¹, aunque según algunos historiadores esta armada sirvió de poco, y no fué muy acertada la disposición de establecer aquella estación naval en las aguas de San Juan de Ulúa.

Grande obstáculo presentaron á la navegación y al comercio de las Indias durante el siglo xvi los corsarios y piratas ingleses y franceses que cruzaban el Pacífico y el Atlántico en busca de los galeones y naos mercantes que hacían la carrera entre la metrópoli y sus colonias de América ó entre los puertos de Nueva España y las islas Filipinas, y grandes sumas costó á España esa guerra marítima, tanto por las embarcaciones apresadas por los enemigos como por los gastos de las armadas que tenía necesidad de sostener para la persecución de los piratas y protección de las embarcaciones mercantes.

En el lenguaje oficial y en el de los historiadores españoles de los siglos xvi y xvii, se llamaban piratas generalmente á cuantos buques de nacionalidad extraña penetraban en aquellos mares, en los que los monarcas españoles creían tener el dominio exclusivo, y no falta caso de expedición científica que por ir en exploración de esos mares fué también calificada de pirática.

Las guerras que los monarcas españoles sostuvieron con los de Francia, dieron motivo á esta ocasión para enviar navíos que hostilizasen el comercio y los establecimientos españoles en América. En cuanto á Inglaterra, con menos leal comportamiento, se protegieron y se premiaron por el gobierno aventuras y hazañas que realmente merecían el dictado de piráticas.

Desde que comenzó á extenderse la noticia de las grandes riquezas que los españoles sacaban del mundo de Colón aparecieron corsarios franceses que hacían cuanto daño les era posible, procurando tomar los navíos que venían de las Indias. Esto obligó al monarca español á disponer que se enviasen dos navíos armados á Canarias ó más adelante para proteger las naves que venían de Indias. Así aconteció en el año de 1514.

Continuaron las depredaciones, y en 1515 eran ya

¹ RUBALCABA. — *Tratado histórico político y legal del comercio de las Indias*, cap. VIII.

en gran número y andaban en espera de los navíos mercantes por las costas de Andalucía.

En 1521, una armada española salió en busca de los corsarios; iba por general de ella don Pedro Manrique y por piloto Esteban Gómez; esta armada tuvo noticia de que los corsarios franceses habían tomado dos carabelas que venían de Indias y que aguardaban otras más. Manrique encontróse con los franceses por el cabo de San Vicente, y se trabó el combate, que duró algunas horas, sin llegar al abordaje; retiráronse los franceses, y siguiéndoles Manrique por espacio de cuarenta leguas alcanzó á quitarles un navío cargado de trigo y armas. Las naos francesas perdieron sus bateles y las españolas tuvieron que regresar á Sanlúcar de Barrameda para reparar el daño sufrido.

Poco después volvió á salir esta armada unida con la que el rey de Portugal enviaba á las islas de las Azores, porque se había recibido noticia de que armadas francesas, una de veintiseis y otra de veinte navíos, andaban por aquellos mares en espera de las embarcaciones mercantes españolas y portuguesas ¹.

En 1522, el corsario francés Juan Florín, que había recibido en el puerto de la Rochela el mando de seis navíos de porte y tenía ya adquirida una gran reputación como marino intrépido, encontró navegando por el cabo de San Vicente las carabelas en que los procuradores de Cortés, Alonso de Ávila y Antonio de Quiñones llevaban al emperador Carlos V los soberbios presentes que le hacían los conquistadores de México. Florín apresó una de estas embarcaciones, tomando en ella prisionero á Alonso de Avila, á quien llevó á Francia.

El mismo año de 1522, á veinticinco leguas del cabo de San Vicente, tan temido por los mercaderes españoles por los ataques de los corsarios, un navío francés apresó una nao de Alonso de Algava, vecino de Sevilla, cargada de oro, perlas, azúcar y otras mercancías. De vuelta para Francia, el corsario encontróse con cuatro carabelas armadas del rey de Portugal que le atacaron inmediatamente; el francés reconcentró á su navío veinte hombres, que iban en guarda de la prisionera nave castellana, cuyos tripulantes, alentados con esto, se unieron á los portugueses y atacaron á los franceses, logrando apoderarse del navío entre todos; pero los portugueses declararon buena presa, no sólo el navío francés, sino también la nao castellana, y aunque el monarca español reclamó contra esto y aun mandó á su embajador en Portugal exigiese la restitución, ésta presentó graves dificultades y nunca se consiguió que fuese íntegra ².

Pero á pesar de las armadas españolas y portuguesas, el atrevimiento y audacia de los corsarios franceses llegó á tanto que, en 1526, el Consejo de

Indias determinó que se hiciesen castillos y casas fuertes en las posesiones españolas de América, en los puertos y lugares á propósito para desembarco ¹.

En 1528 formóse una flota contra los corsarios, de la cual fué nombrado general Sancho de Herrera, y por renuncia de éste dióse el cargo al comendador Aguilar, con la advertencia de no acometer á los franceses en aguas del dominio de Portugal. Salió la flota con tan buena fortuna, que inmediatamente aprehendió un galeón francés, cuya tripulación fué condenada á galeras.

Por 1529, unos navíos franceses que habían procurado hacer presa en Cubagua, llegaron á la isla Margarita, y de allí á Saona á esperar las naos que debían salir de Santo Domingo para España, sabedores de que llevaban grandes cantidades de oro. Tomaron el pueblo de San Germán, y después de quemarle dirigiéronse á la isla de la Mona, aprehendiendo allí á dos castellanos á los cuales enviaron como embajadores á Santo Domingo, anunciando que de no tratarse bien á todos los franceses que quedaban en Cubagua, volverían á tomar venganza con una gruesa armada. Formóse entonces en Santo Domingo una pequeña armada compuesta de una nao de cien toneladas y de otras tres menos importantes para atacar á los corsarios franceses; salió esa armada y encontráronse las dos, trabándose inmediatamente el combate, en el cual tuvieron la peor parte los españoles, regresando á Santo Domingo convencidos de que no podían arrojar de allí á los franceses sin auxilios de la metrópoli ².

Tan grandes eran el estorbo y perjuicio que los corsarios franceses hacían al comercio de Indias, que en 1541 el embajador de Portugal habló de ello á Francisco I de Francia, manifestándole que requisito esencial sería para la paz retirar de los mares de las Indias los cruceros franceses; movió al embajador á dar este paso el haberse sabido que en la Normandía labraban muchos navíos para aquellas empresas. Francisco I contestó que él tenía empeño en hacer también descubrimientos por aquellas partes del mundo como los demás reyes cristianos, y que mucho le convenía conservar relaciones de amistad con algunos reyes y señores de las Indias, con cuya respuesta tuvieron por seguro los de España y Portugal, que por el camino de la diplomacia y de las amistosas relaciones no conseguirían verse libres de los corsarios franceses. Y en efecto, en 1542 treinta y cinco navíos salieron de Normandía con el objeto de atacar las embarcaciones que venían de las Indias y de intentar algo en tierra firme ³.

En 1544 los corsarios franceses, salidos principalmente de la Normandía, entraron en el puerto de Santa

¹ HERRERA. — *Década* III, lib. I, cap. XIV.

² HERRERA. — *Ibid.*, *ibid.*, lib. IV, cap. XII.

¹ HERRERA. — *Década* III, lib. X, cap. IX.

² HERRERA. — *Ibid.*, IV, lib. VI, cap. XII.

³ HERRERA. — *Ibid.*, VII, lib. I, cap. IX y lib. IV, cap. XVII.

Marta, del que se apoderaron, saqueándole, quemándole y llevándose de allí la artillería. Dirigiéronse en seguida á Cartagena, de la que también se apoderaron, aprehendiendo al obispo y haciendo huir al gobernador. Tomaron cuarenta y cinco mil pesos, dieron libertad al obispo y se retiraron para la Habana, en donde, siendo rechazados, se metieron por el canal de Bahama en busca de nuevas aventuras ¹.

El siguiente año de 1545, llegaron á las costas de tierra firme cinco naos y un patache franceses, tomaron once navíos y varias carabelas que por allí encontraron, pidiendo á los vecinos de la villa rehenes para tratar de paz; consintieron los vecinos, y entregaron al alcalde Pedro Carreño y al alguacil mayor Pedro de Cáliz, y ya con esto tranquilos los franceses, contrataron la venta de setenta negros que llevaban y el rescate de los navíos que habían tomado. Dirigiéronse á Santa Marta, la que convinieron en respetar por mil ducados, y volvieron á darse á la vela ².

No se contentaron los corsarios franceses con hacer presas marítimas. En 1571, siendo gobernador y capitán general de Yucatán don Diego de Santillán, recibió carta del rey, anunciándole una invasión de corsarios franceses en la península. Santillán desplegó una gran actividad para esperar el ataque; hizo construir algunos pequeños buques, que tripuló con indios, y aprestó la gente de tierra. Llegó la escuadra enemiga, los franceses desembarcaron en Sisal y se internaron hasta Hunucmá, saqueando el pueblo. El gobernador envió contra ellos al capitán Juan Arévalo de Loaliza, que no logró darles alcance, y los corsarios se embarcaron tranquilamente, alejándose de las costas sin ser molestados ³.

Los corsarios, quizá los mismos que estuvieron en Sisal, hicieron otro desembarco, aunque no tan feliz, en Cozumel, isla que entonces estaba aún bien poblada. El gobernador dispuso que se embarcase para ir á atacar al enemigo el capitán Gómez del Castrillo con un buen número de tropa. Castrillo logró desembarcar en la isla sin ser sentido por los franceses que repentinamente se vieron atacados por los españoles; el combate fué encarnizado; quedaron derrotados los corsarios, y de ellos los que sobrevivieron en la lucha fueron hechos prisioneros y enviados á México al tribunal del Santo Oficio, que hizo quemar á varios en un auto de fe.

Estas hostilidades de los corsarios franceses, como eran sostenidas y alentadas por el rey de Francia á causa de las constantes guerras que tuvo con el monarca español durante el siglo XVI, no cesaron hasta después de 1598, en que se trató y estipuló la famosa paz de Vervins.

Los corsarios ingleses fueron también terribles

enemigos del comercio de las Indias, y con mayor audacia atacaron los establecimientos españoles en América

Inglaterra no podía conformarse con la división que de las tierras desconocidas había hecho el pontífice romano entre los monarcas de España y Portugal, y aunque al principio el gobierno no favorecía los proyectos y empresas de descubrimientos y de colonización que se agitaban en el ánimo de los ingleses, los particulares por su cuenta se arrojaron en esa clase de aventuras, que España consideró como invasiones y ataque á sus derechos, calificando de piratas á los que se atrevían á navegar en los mares de las Indias buscando tierras de que se creían únicos y absolutos soberanos.

En 1516, bajo el reinado de Enrique VIII, algunos comerciantes de Bristol armaron dos naves para descubrimientos en la América, entregando la dirección de ellas á Sebastián Cabot, que se encontraba fugitivo en Inglaterra. Aquellas naves visitaron la Española y Puerto Rico, y después algunas costas del Brasil, y aunque esa expedición no produjo grandes resultados, sin embargo, las relaciones de los marinos exaltaron más los deseos de los ingleses de emprender relaciones de comercio, tanto con América como con algunas islas de Levante, seguros de alcanzar grandes utilidades en aquel comercio, que en esa época podía calificarse de contrabando. Algunas tentativas se hicieron entonces que no dieron buen resultado, y tomando otro rumbo aquellas aspiraciones formóse una compañía que dirigió Cabot y que tuvo por objeto buscar la comunicación con las tierras de Levante, doblando el cabo de Buena Esperanza.

Hasta el reinado de Isabel de Inglaterra no volvió á emprenderse por los súbditos de esa nación nada en los mares de las Indias y contra las posesiones españolas en América.

El primero de los marinos ingleses que alcanzó los honores de la celebridad fué John Hawkins, que se inició con el comercio de esclavos, ó más bien dicho, por el cambio de éstos por cueros, azúcar y perlas. Los españoles llamaban á John Hawkins, Juan Aquines, y con este nombre se le encuentra citado comúnmente en los historiadores de aquellos tiempos. Hawkins caminó con fortuna en sus empresas hasta 1568, en que llegó á la isla de Sacrificios, frente á las playas de Veracruz, y permaneció allí muchos días comerciando sin duda con los vecinos de la costa de Nueva España. Acertó á llegar por esos días el virey don Martín Enríquez en la flota que mandaba como general don Francisco de Luján. El nuevo gobernante de México dispuso atacar á los ingleses, que permanecían anclados en Sacrificios sin inquietarse por la presencia de aquella flota española. Reuniéronse las milicias en Veracruz, embarcáronse en los navíos españoles, y

¹ HERRERA. — *Década VII*, lib. VII, cap. XIII.

² HERRERA. — *Ibid.*, VII, lib. X, cap. XVII.

³ ANCONA. — *Historia de Yucatán*, lib. III, cap. VIII.

dando sobre Hawkins y los suyos les derrotaron completamente.

Es probable la opinión que de los navios ingleses escaparon dos, el que montaba el jefe de la expedición y el que mandaba Francisco Drake, que tenía por nombre la *Judith*; éste se hizo á alta mar y llegó á Inglaterra; el otro siguió la costa y llegó á Tampico; allí los ingleses hicieron un desembarco, pero fueron derrotados por Luis de Carvajal, el mismo que después conquistó el Nuevo Reino de Leon en la Nueva España¹. Los prisioneros fueron conducidos á México y entregados al Santo Oficio, siendo inquisidor mayor don Pedro Moya de Contreras. En la Inquisición fueron sujetados á tormento, cuya diligencia hizo Contreras ejecutar con feroz crueldad; pero pocos datos históricos arrojan esas causas, porque casi todas las preguntas y averiguaciones versaban sobre materias religiosas, procurando investigar, como si fueran materias de gran secreto, las prácticas de los protestantes, y quiénes de los que venían en la expedición eran católicos, y quiénes no; por lo que aparece, sin embargo, que Hawkins era católico y que más que como corsario debe considerársele como haciendo el comercio prohibido por los españoles en sus posesiones de América, sobre todo el de negros, siendo de notar que uno de los navios más grandes destinados á este tráfico entre los que llegaron á la isla de Sacrificios frente á Veracruz², pertenecía á la reina Isabel.

En la declaración de uno de los prisioneros llamado Guillermo Calens, constan algunos datos históricos³.

«Dixo que cuando salieron de Inglaterra en la armada de Juan haquines llegaron á un puerto de Berbería que se llamaba de Blanca donde hallaron ocho navios de Españoles y Portugueses cargados de pescado y en ellos ninguna persona que todos se habian metido tierra adentro y echaron en ella por mandado del dicho Juan haquines cien hombres que los buscasen y nunca hallaron á nadie y habiendo tomado un navio de ellos y proveidose de pescado se volvieron y antes que se fueran vió este por sus ojos como Juan Guillermo yngles que venía en la nao capitana y murió en la refriega de San Juan de lua entró en uno de los dichos navios donde este avia entrado y halló en ese una ymágen de San Pablo y una cruz y la tomó y arrojó á la mar diciendo si vos sois discípulo de dios é ymágen suya subíos otra vez arriba del navio y con esto fueron su viaje á Guinea donde estuvieron cuarenta y cinco dias que no hallaron ningun negro porque con ellos se habian huido y escondido. Los Portugueses y el dicho Juan haquines con consentimiento de sus soldados saltaron en tierra por el rio arriba y prendieron algunos

Portugueses y dió tormento de cordel á seis dellos los cuales le confesaron que los negros estavan escondidos en una quebrada y cada uno de ellos le ofrecieron cincuenta negros trescientos entre todos y aviéndole entregado los negros el dicho Juan haquines le dió en recompensa algunas mercaderias de estaño y otras cosas poca cosa y con esto se vinieron y antes que partieran de aquel puerto entraron los soldados de dicho Juan haquines en las caravelas y navios del puerto que son las casas de los Portugueses que en ellas viven y están de asiento porque allí no las hay en tierra y tomaron todas quantas ymágenes y cruces avia dentro dellas y las arrojaban á la mar y otros las hechaban en el fuego y las quemaban diciendo que haran ydolos y papistas y de los que se acuerda que hasian esto eran Guillermo Arnol que se fué á Inglaterra con Juan haquines y Guillermo guillermo que murió en la batalla de San Juan de Lua y lorenzo artillero que se fué con el dicho Juan haquines y Ricart Jauchin Artillero que murió en San Juan de lua y Ricart-bert que también murió en la dicha batalla de S. Juan de lua á los cuales este vió como arrojaban á la mar y quemaban las dichas cruces é ymágenes y este se halló con ellos y tomó una ymágen del cordero del espíritu santo con su bandera y cruz y libro que es la pintura de San Joaán baptista y lo escondió y llevó á su nao Capitana y lo metió en su caja y allí se quedó cuando fueron desbaratados en San Juan de Lua y el dicho Guillermo Arnol tomó una hacha y derribó una cruz que los dichos portugueses tenian en tierra por señal de sus entierros diciendo dios no murió sino en una cruz y aquí tenemos tantas cruces.

»Item dijo que de allí de guinea fueron á una ysla llamada Sta Catalina poblada de españoles donde estuvieron tres dias sin hacer cosa ninguna y hallaron la Iglesia derribada y quemada toda y lo mismo las ymágenes y campanas y dixeron que lo avian hecho seis naos francesas que avian pasado por allí de lo qual el dicho Joan haquines recibió grande enojo, diciendo: que aunque era verdad que los más ingleses eran lutheranos y derribaban y quemaban las cruces é ymágenes y á las yglesias no se habia de tocar ni derribar porque al fin aquella se avia de dejar pues son templos de dios y así prometió allí de yr en busca de los dichos franceses pa matallos ó prendellos por aver derribado aquel templo y esto fué ocasion de quel dicho Joan haquines viniese á San Joan de Lua.

»Item dixo que allí fueron al rio de la hacha y antes de la llegada del dicho Joan haquines despachó un navio pequeño avisando al general ó gobernador de allí como llevaria muchos negros y mercaderias pa vendellos y el dicho general le respondió que no se compraria cosa ninguna porque tenia orden de lo contrario del rey don Phelippe de lo qual el dicho J. haquines se enojó mucho disiendo que se avia burlado pues

¹ Este dato consta en el proceso que la Inquisición hizo á Luis de Carvajal, cuyo original existe en mi poder.

² CAMDEM. — *Anales*, edición de 1516, pág. 18.

³ Procesos contra Jorge Díaz, inglés de los que vinieron en la armada de Juan Aquines, original que existe en mi poder.

que el dicho general ó gobernador le avia importunado con cartas que le enviaba á Inglaterra á que viniese con mercaderias y assí á servir segunda vez sobre ello y como el dicho general no queria dar lugar á que vendiese ni se comprase nada del dicho J. haquines pa vengarse del, saltó en tierra con más de trescientos y cincuenta soldados dexando los navios casi sin gente y este quedó enfermo en la Capitana con un viejo y fué al pueblo y dixo que hera muy fuerte y cuando volvió éste vió á Joan Guillermo que murió en S. Joan

de Lua traia paños de brocado y órganos y tambien los traia Joan Janson que se fué á Inglaterra le dijeron como avian peleado pa entrar en el dicho pueblo e que habiendole desamparado los españoles y escondido lo que en él avia avian ellos y otros compañeros que no los nombraron entrando en la Iglesia y robado aquellos paños de brocado y órganos y que avian quitado y quemado las ymágenes que en ella avia e que despues el dicho Joan haquines avia venido á concierto con el dicho general y le avian comprado doscientos negros



Sir Juan Hawkins

y otras mercaderias de lienzos y paños de Londres y avia dado además de esto cincuenta negrillos por el daño que los suyos avian hecho en el pueblo y el dicho J. haquines venido á los navios mandó que so pena de la vida le trajesen las cosas que avian robado de la Iglesia porque el general se le avia quejado de cuanto mal le avian hecho en ella y el se descargaba con que no habia sido con su consentimiento ni parecer porque el era católico cristiano y assí el dicho G. guillermo y J. Janson volvieron los dichos paños de brocado y órganos y el dicho J. haquines lo restituyó al dicho general y le dió paños para que comprase otras ymá-

genes en lugar de las que avian derribado. Pasó ante mí Pedro de los Rios.»

Hawkins, que escapó de aquel desastre, volvió á hacer dos visitas más ruinosas que las anteriores á los establecimientos españoles de América; pero á su vuelta de Inglaterra, según dice un escritor ¹, envió á Madrid á su amigo Georges Fitz William para ofrecer á Felipe II los servicios del antiguo corsario, prometiendo dar rehenes como garantía de su sinceridad. El 10 de agosto de 1571 se firmó el contrato estipulado por el duque de Feria en nombre del rey y Fitz William en

¹ GONZÁLEZ — *Memorias*, tomo VII, págs. 351 y 360.

el de Hawkins; el objeto de él era restablecer la religión católica, poner fin á la tiranía de la reina Isabel y favorecer la empresa de María Estuardo para reconquistar el trono de Inglaterra. Hawkins llevaría al servicio de España diez y seis navíos con cuatrocientos veinte cañones y mil quinientos ochenta y cinco hombres; el monarca español por su parte otorgaría completa amnistía á todos los que se presentasen con Hawkins en aquella expedición y pagaría mensualmente 16,987 ducados para gastos y equipos de la flota.

El gobierno inglés tuvo conocimiento de este contrato, por más que en España quiso conservarse como un secreto; pidiéronse explicaciones á Hawkins, y los lores, convencidos ó fingiendo estarlo, se dieron por satisfechos y engancharon á Hawkins al servicio de la reina.

En aquella sazón surcaba el Atlántico el famoso corsario Francisco Drake, que consagrado á la marina desde muy niño, alcanzó, por su inteligencia, su intrepidez y su astucia, un nombre distinguido en la his-



Sir Francisco Drake

toria habiendo salido de una familia oscura y desconocida ¹.

¹ GREEPE.— *True and perfect news of the woorthy and valiant exploits performed by the valiant Knight sir F. Drake.* (Londres, 1587, in 4.º, tres rare).

FITZGEFFRY.— *Sir F. Drake, his honorable life and his tragical death.* (Oxford, 1596, in 16.º).

Sir F. Drake reviced, etc. (Londres, 1653, in 8.º).

CLARKE.— *Life and death of the valiant and renowned sir F. Drake.* (Londres, 1671, in 4.º potrait).

BURTON.— *The english hero, or sir F. Drake.* (Londres, 1687 et 1739, in 8.º, 1756, in 4.º).

BROWNE.— *Leben das englischen Helden and Ritters F. Drake.* (Leipzig, 1720, in 8.º, traducción del inglés).

TOHMSON SAMUEL.— *Life of sir F. Drake.* (Londres, 1667, in 72.º).

Drake nació en Tavistoc, condado de Devon, en 1539, y se distinguió por su valor y sus conocimientos antes de emprender sus expediciones á la América, y este antecedente y la protección del favorito de la reina, sir Cristophe Halton, le proporcionaron no sólo el consentimiento, sino la protección de la reina y una autorización ámplia para emprender hostilidades en las costas y tierra firme de los dominios españoles en América.

F. Drake's Leben and Seereisen. (Halle, 1815, in 8.º)

Life of Sir F. Drake. (Londres, 1828, in 4.º)

BARROW.— *Life, voyages and exploits of admiral sir F. Drake.* (Londres, 1843, in 8.º)

A su vuelta á Inglaterra, después de la derrota de Hawkins frente á Veracruz, Drake, alentado por espíritu de venganza y por el deseo de enriquecer, hizo tres expediciones en busca de presas marítimas ó de fácil lugar para desembarcos en las costas de América; muy poco alcanzó en ellas, y no dándose por satisfecho salió de Plymouth á principios de 1572 y se dirigió al Golfo de México. En mayo de ese año, habiendo capturado ya gran número de embarcaciones mercantes españolas, siguió para el golfo de Honduras, hizo un desembarco en aquella costa, y seguido de algunos negros cimarrones y de varios aventureros se apoderó de algunos pueblos, tomó y saqueó la ciudad de Gracias á Dios, retirándose después para llevar sus tesoros á Inglaterra.

Durante esa expedición juró á Dios, al mirar desde el istmo de Darien el Océano Pacífico, que si alcanzaba la vida haría flotar el primero el pabellón de Inglaterra sobre aquellas olas. De vuelta á su patria no olvidó su juramento, y apoyado por Halton y algunos otros consejeros de la reina emprendió la expedición al Pacífico, auxiliándole en aquella empresa la reina Isabel con mil coronas. Drake, con cinco navíos y mil seiscientos hombres, atravesó el Atlántico, siguió las costas del Brasil y pasó el estrecho de Magallanes en los últimos días de noviembre de 1577.

Recorriendo las costas de Chile apresó un navío con veinticinco mil pesos en oro; llegó después al Callao, de donde se llevó un navío cargado de plata, dispersando otros once que estaban surtos en el mismo puerto. En el cabo de San Francisco hizo presa de otro navío que traía trece cajones de plata y ochenta libras de oro, apoderándose, por último, en marzo de 1579, del navío mercante español nombrado el *Saca fuego* que llevaba muy grandes riquezas.

Todas las costas del Pacífico pertenecientes á los dominios españoles fueron fácilmente asaltadas por los corsarios, pues no tenían ni sus autoridades ni sus vecinos noticia de que hubiese por allí un solo enemigo¹. Drake navegó tomando el rumbo de las Molucas, hizo escala en Java, dobló el cabo de Buena Esperanza y llegó á Inglaterra en noviembre de 1580 después de haber dado la vuelta al mundo con un tesoro de ochocientas mil libras, habiendo perdido cuatro de los cinco navíos que sacó de Inglaterra, de los que no volvió sino el llamado *La Cierva de Oro*.

La vuelta de Drake á Inglaterra fué celebrada como un gran triunfo. El navío *La Cierva de Oro*, en donde Drake dió un banquete á la reina Isabel, se mandó conservar en Dptfor en memoria de las atrevidas

empresas de Drake, y éste fué condecorado con una orden de caballería.

Rotas las hostilidades entre Inglaterra y España, Drake volvió á América á emprender la guerra contra los españoles, pero ya con el carácter de jefe en la marina real inglesa, y con una flota de veintinueve navíos llegó á las islas y después al continente, incendiando y saqueando las ciudades de Santiago, Santo Domingo y Cartagena y arrasando en la costa de la Florida dos fuertes españoles.

En 1586, Tomás Cavendish, á quien los escritores españoles del siglo xvi llamaron Candi, y que desde 1585 había recorrido las costas de Virginia y la Florida, aprestó una armada de tres bajeles alentado por el ejemplo de Drake, y partió de Plymouth en 21 de julio; tocó en Guinea, costó el Brasil y pasó el estrecho de Magallanes en 1587. Después de atacar algunos pueblos pequeños en las costas del Pacífico apresó el galeón que de Manila se dirigía á Acapulco, y rico con esta presa dobló el cabo de Buena Esperanza, volviendo á Plymouth el 8 de setiembre de 1588.

Las hostilidades de la marina real y los corsarios ingleses continuaron durante todo el siglo xvi; pero la más importante para la Nueva España de esas expediciones fué la de William Park, que formó parte de una escuadra que aprestaron sir Francisco Drake y sir Juan Hawkins contra las colonias españolas. La reina de Inglaterra contribuyó con seis navíos y nombró á sir Thomás Baskerville jefe de las tropas de desembarco. William Park funcionaba de contra-almirante, y el intento de todos ellos era apoderarse de Puerto-Rico por sorpresa. Pero una pinasa¹ que se había separado de la armada fué aprehendida por los españoles, y cuando los ingleses se presentaron en Puerto-Rico encontraron allí tan tenaz resistencia, que fueron rechazados. Entonces Hawkins tomó el rumbo del golfo de Darien, y Park se dirigió al seno mexicano y sobre la península de Yucatán.

Gobernaba á la sazón (1598) aquella provincia don Diego Fernández de Velasco, y Park, á quien los historiadores españoles llamaron Guillermo Parque, llegó al puerto de Campeche, desembarcó y se introdujo en la ciudad tan sigilosamente, que cuando los vecinos sintieron su presencia ni pudieron ya defenderse ni poner á salvo del pillaje sus intereses. Unos huyeron á los campos y otros se refugiaron con el alcalde Pedro de Interian en el convento de San Francisco, adonde ocurrió también el otro alcalde llamado Francisco Sánchez que se encontraba fuera de la ciudad.

Emplearon aquella noche los invasores en el saco y en el desorden, y los vecinos que se encontraban en

¹ Drake, al pasar por la península de California, abordó en la parte septentrional y dió el nombre á aquella tierra de la Nueva Albion, cuyo nombre se conservó durante algunos años en las cartas geográficas.

¹ Embarcación pequeña que se usó en el siglo xvi y principios del xvii. de remos y vela, estrecha y ligera con tres mástiles y popa cuadrada, mucha eslora y poca manga propia para exploraciones y descubrimientos en las costas.

San Francisco en prepararse para el combate alentados por los alcaldes. Amaneció y los campechanos salieron del convento, cortaron la retirada á los piratas y se empeñó el combate, en el que después de dos horas, herido William Park, dió la señal de retirada, que verificaron los ingleses, batiéndose hasta embarcarse en las lanchas que los esperaban, aunque abandonando en tierra parte del botín.

Los campechanos hicieron prisionero en aquella batalla á un vecino de la villa llamado Juan Venturate, que había servido á los piratas, dirigiéndoles para penetrar en la ciudad y ayudándoles en todas sus operaciones.

Venturate fué llevado á la plaza principal de Campeche, en donde sufrió una muerte horrorosa, pues la tradición refiere que las mujeres del pueblo le destrozaron, arrancándole las carnes con tenazas candentes.

Los corsarios se hicieron á la mar, pero fueron alcanzados por dos fragatas, una que el cabildo de Mérida, de acuerdo con el teniente general Martín de Palomar y al mando del capitán Alonso Vargas, envió en auxilio de Campeche, y otra en que los

vecinos de esta ciudad salieron á dar alcance al enemigo. Trabóse un terrible combate de abordaje entre la fragata meridana y un patache de Park; la victoria favoreció á la primera y el patache prisionero sirvió de trofeo á don Alonso de Vargas y á los suyos ¹.

En 1599 los cuatro navíos piratas volvieron á las costas de Yucatán, y después de algunos días de estar amenazando con un desembarco y de haber hecho presas algunas canoas, fondearon á la vista del puerto dos naves grandes y un patache, botaron al agua los ingleses sus naves de desembarco, y montando en ellas sesenta hombres de combate se dirigieron á la playa; esperábalos allí Alfonso Sánchez de Aguilar, alférez mayor de Valladolid, con tropas españolas é indígenas que hicieron una descarga de arcabucería y flechas sobre los ingleses, que en vista de aquella actitud enérgica se retiraron, volviéndose á embarcar y dándose á la vela.

En el año de 1600 volvieron á hacer otra intentona los ingleses, pero ya entonces no se atrevieron á desembarcar.

¹ ANCONA. — *Historia de Yucatán*, lib. III, cap. XI.