

**“No hay boticario ni especiero en este reino que no pone su parte para armar navíos e ir a las Indias”.
El corso francés en el Caribe español durante la paz de Cateau-Cambrésis (1559-1578)**

“No hay boticario ni especiero en este reino que no pone su parte para armar navíos e ir a las Indias”. French corsair activity in the Spanish Caribbean during the Peace of Cateau-Cambrésis (1559-1578)

Marcos Fernández García

Universidad de Oviedo

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-6082-435X>

marcosfdezgarc@gmail.com

Recibido: 07/11/2024. **Aceptado:** 14/01/2025. **Publicado:** 11/06/2025

RESUMEN: El asentamiento español en las Indias durante las primeras décadas del siglo XVI dio comienzo a un proceso de cambio con implicaciones sin precedentes dentro del tablero geopolítico europeo, extendiendo el mapamundi a contextos territoriales nunca antes vistos. La ventaja española durante los primeros compases de la centuria comprometió las pretensiones hegemónicas de sus rivales, excluidos en un principio de las oportunidades que ofrecía el escenario americano. Con el fin de debilitar a una Corona hispánica en amenazante expansión, el corso se instituyó como una herramienta bélica perfecta, un modelo de sabotaje que, pese a estar documentado desde la Antigüedad, evolucionó durante las primeras décadas del siglo XVI hasta su apogeo en el siglo XVIII. Esta investigación se refiere específicamente a la injerencia francesa en los dominios castellanos del Caribe durante esta primera centuria, poniendo especial atención a dos acontecimientos situados temporalmente durante la segunda mitad del siglo: su articulación tras la firma de la Paz de Cateau-Cambrésis (1559) y las informaciones datadas entre 1570 y 1580 sobre la creación de una amenazante armada destinada a atacar las Indias con el beneplácito de la Corona francesa.

PALABRAS CLAVE: piratería; corsarios; Caribe; Francia; España; siglo XVI; Cateau Cambrésis.

ABSTRACT: The Spanish settlement of the Indies during the early decades of the sixteenth century initiated a transformative process with unprecedented implications within the European geopolitical landscape, expanding the world map to include territorial contexts never seen before. Spain's advantage during this period challenged the hegemonic ambitions of its rivals, who were initially excluded from the opportunities presented by the American scenario. To weaken a menacingly expanding Spanish crown, privateering was established as an ideal weapon of war, a form of sabotage, which despite being documented since Antiquity, evolved during the early sixteenth century and played a significant role until the eighteenth century. This study will specifically address French interference within the Spanish American domains during this time, with particular focus on two periods situated in the latter half of the century: its organization following the signing of the Peace of Cateau-Cambrésis (1559), and the reports about the creation of a threatening fleet intended to attack the Indies with the sanction of the French crown between 1570-1580.

KEYWORDS: piracy; privateers; Caribbean; France; Spain; sixteenth century; Cateau Cambrésis.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO / CITATION: Fernández García, Marcos. 2025. “«No hay boticario ni especiero en este reino que no pone su parte para armar navíos e ir a las Indias». El corso francés en el Caribe español durante la paz de Cateau-Cambrésis (1559-1578)”. *Revista de Indias* 85 (293): 1770. doi: <https://doi.org/10.3989/revindias.2025.1770>.

INTRODUCCIÓN

“El sol brilla para mí tanto como para los demás reyes. Y quisiera conocer la cláusula del testamento de Adán en la que se me excluye del reparto del orbe”¹. Esta conocida cita, atribuida al monarca Francisco I, condensa a la perfección la posición que la Corona francesa tomó a lo largo de la Edad Moderna respecto a la hegemonía española en las Indias. Tordesillas marcó un antes y un después en la actitud europea hacia las Coronas hispánica y portuguesa. Sin embargo, esta problemática no es más que otra de las muchas aristas que componen el prisma del conflicto hispano-galo, al que también se suma, por supuesto, la esfera anglosajona; un triple enfrentamiento, constante y mantenido en la larga duración. Dentro de esta ardua batalla por la hegemonía europea, la proyección hacia Indias fue uno de los mayores motivos de choque entre potencias, ya fuese por la necesidad de la Monarquía Hispánica por preservar sus dominios, como por el ansia de querer beneficiarse de lo que ofrecían aquellas tierras de ultramar, por las coronas francesa e inglesa.

De los numerosos mecanismos utilizados con fines lucrativos, bélicos y de boicot a las posesiones hispanas en América —y más concretamente el Caribe— el corso es uno de los más conocidos. El modelo mercenario es definido en la obra de Enrique Otero como “la empresa naval de un particular contra los enemigos del Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio”². Es decir, implica necesariamente que un poder político superior —en este caso, un rey— incite activamente a un individuo o conjunto de individuos a desarrollar determinadas acciones de saqueo. Por ello, aunque existen ejemplos más antiguos de este tipo de prácticas, puede afirmarse que el corsario es un ente puramente moderno, cuya naturaleza está marcada por un pacto político, materializado en las patentes de corso.

Existían dos tipos de documentos: las letras de marca y las letras de represalia. Las primeras se ofrecían en contextos estrictamente bélicos, dirigiendo el ataque a los enemigos de la corona “contratante”, mientras que las segundas daban total libertad de actuación al particular para ejercer represalias contra cualquier pabellón que estimase oportuno³. Desde la definición ofrecida por Luis Martínez-Fernández, “corsario” especifica la pertenencia a la Corona francesa, mientras que el término inglés *privateers* generaliza más su significado, adscribiéndolo a cualquier entidad, como la marina mercante inglesa o neerlandesa, existiendo diferencias en la lealtad y relación con los monarcas que, en última instancia, otorgaban el derecho a ejercer la piratería bajo el amparo del corso⁴. A estos términos se pueden sumar otros tantos, como filibustero⁵ o bucanero⁶, palabras cuyo origen ha quedado diluido con el paso del tiempo en una difusa superposición terminológica, pero que en el fondo no difieren en significado a las restantes. Como apunta Manuel Lucena⁷, el antaño extenso repertorio de vocablos referidos a los ladrones del mar ha terminado siendo condensado

¹ Osuna Fernández-Largo 1991, 86.

² Otero Lana 1992, 35.

³ García del Pino 2001, 15.

⁴ Martínez-Fernández 2015, 10.

⁵ Palabra de origen difuso, atribuida a una derivación de la palabra holandesa *vrij buiter* o *vrie boot* (“el que captura botín libremente” o “botín rápido”), usada para definir a aquellos piratas que actuaban en la zona de las Antillas. Véase Martínez Babón 2019, 15. Siguiendo la descripción ofrecida por Jean Gabaret, un enviado francés a la isla de Santo Domingo, los filibusteros son aquellos que “salen de corso contra extranjeros y traen su botín, que se consume entre los habitantes con quienes viven durante el tiempo en que no pueden estar en el mar”. Véase Buti y Hrodej 2013, 286.

⁶ Término derivado del francés *boucan* o *bucan*, que significa “ahumar carne”, pues era el alimento robado inicialmente por los piratas galos que daban caza a los navíos españoles durante sus viajes por las aguas del Caribe. Lo hacían adscritos a la corona francesa de una forma menos oficial y más libre que otros corsarios. Martínez-Fernández 2015, 11.

⁷ Lucena 1992, 11.

dentro de la palabra “pirata”, una denominación general para definir a aquellas personas que practicaron el pillaje y el saqueo marítimo.

El texto presentado a continuación, que parte de esta atractiva premisa de estudio, busca ofrecer una imagen general de la evolución de la actividad corsaria francesa contra la América Hispánica durante el siglo XVI, así como de la respuesta de la Casa de Austria ante esta problemática. Tras dicha contextualización, se busca profundizar en el periodo que sigue a la firma de la Paz de Cateau-Cambrésis (1559), tiempo en el que se observa como el reseñable apaciguamiento de las hostilidades en Europa no casa con la conflictividad localizada en aguas americanas. Como estudio de caso, se abordarán los testimonios acerca de la formación de una gran armada en la costa francesa, aparentemente compuesta en coalición con navíos ingleses, destinada al saqueo de las Indias. Mediante la metodología de análisis utilizada, se muestra desde diferentes eventos particulares las actuaciones ejercidas contra la Corona española en los términos mencionados, relatando el contexto macro histórico desde una óptica que, si bien no se encuadra en postulados puramente micro históricos, supone un acercamiento alejado de toda generalización.

Por supuesto, aunque el testimonio ofrecido parte de la visión española del conflicto, considero importante clarificar que el tema de la piratería y la violencia marítima es eminentemente global. Si bien en este caso tomaré como referencia la experiencia española, se trata de un tema formado a partir de las narrativas propias generadas por los actores que participaron en, como bien define Vera Moya, un “teatro de las rivalidades” por la expansión de los estados⁸. Las fuentes utilizadas, extraídas en su totalidad de los fondos del Archivo General de Indias, reflejan en su mayoría un sentimiento de preocupación hacia la presencia extranjera en las aguas del Caribe español, un constante temor que nunca llega a calmarse debido a las dificultades que la Corona encontró para salvar las enormes distancias que separaron los dominios ibéricos de los americanos⁹.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

La piratería en el marco atlántico y americano ha despertado tradicionalmente un gran interés dentro del estudio de la historia, tanto desde visiones puramente académicas como desde postulados más centrados en la divulgación y el entretenimiento. El encanto que desprende este tema ha garantizado la redacción de numerosas publicaciones al respecto, usualmente enfocadas al entretenimiento del público general. Así mismo, contamos con bibliografía más específica, contrapuesta a los productos de consumo hollywoodienses que aderezan estos relatos con elementos fantásticos que favorecen la desinformación en el espectador no especializado. Aunque la ciencia histórica deba posicionarse en contra de este tipo de relatos, adulterados en pro de un mayor impacto visual y estético en los consumidores, no debemos olvidar que la fascinación producida por la piratería no es solo actual. Desde el siglo XVIII —el llamado “Siglo de Oro de la piratería”— estos legendarios marineros comenzaron a transformarse en mito, todo ello mediante diversas publicaciones e historias que narraban los devenires de tan intrépidos personajes. La más conocida

⁸ Moya 2021, 12.

⁹ Sumado a esta propuesta, se ha planteado la formación de una plataforma web mediante la cual poder visualizar todos los datos sobre ataques, incursiones e intentos de ofensiva francesa contra la Corona española en el contexto caribeño entre los años de 1559 y 1578. La aplicación, que se encuentra en fase de desarrollo, parte de la sistematización de toda la información en una base de datos confeccionada con Microsoft Excel. La base cuenta con un total de 146 entradas, en las cuales se establecen diferentes apartados en los que volcar la información: año, lugar, corsario/s al mando, nombre del navío/s, objetivo del ataque y botín, así como la ruta seguida en cada caso, si existiese. Adicionalmente, cada caso contará con las referencias documentales y bibliográficas adecuadas.

es *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates* (1724), publicada bajo el seudónimo de Capitán Charles Johnson. De esta manera, nombres como Edward Teach “Barbanegra”, William Kid, Anne Bony, Bartholomew Roberts o Mary Read han pasado de la realidad a la leyenda gracias a un proceso cultural que llega hasta nuestros días¹⁰.

Esta dinámica se intensificó durante el siglo XIX debido a la influencia que el movimiento romántico ejerció dentro de los círculos culturales decimonónicos, una nueva tendencia que enfocó la literatura del momento hacia cosmovisiones narrativas donde el pirata adquiere los caracteres propios presentes en la concepción contemporánea. El Romanticismo siente debilidad por los excluidos, por aquellos situados en los márgenes sociales, itinerantes en vida dentro de un complejo mundo que los rechaza. El navegante constituye un recipiente perfecto donde volcar todas estas características, causando que el imaginario popular se enamore de este arquetipo literario, de un individuo situado fuera del marco de lo legal y lo permitido, totalmente ajeno a los devenires del mundo y, por tanto, atractivo en su rebeldía. Su labia, su capacidad de supervivencia y, sobre todo, su total libertad enfrentada a la cohibición moral y social del lector, lo convierten en una figura extremadamente atrayente y seductora. Personajes como Long John Silver de *La isla del Tesoro* (1883) de Stevenson reflejan a la perfección este modelo, influenciado por escritos previos, como *Rime of the Ancient Mariner* (1799) de Samuel Taylor Coleridge, *El corsario* (1814) de Lord Byron o *El pirata* (1822) de Walter Scott, influyentes en autores posteriores como Edgar Allan Poe, Irving o Kingsley¹¹.

Sin embargo, más allá de la innegable importancia de la literatura, debemos considerar el papel de la historia en este relato. Como se ha mencionado, resulta fundamental fomentar un mayor rigor histórico dentro de estas narrativas, pero no por ello antagonizar con severidad las licencias creativas formuladas a partir de un sustrato cultural asentado. En este sentido, es ineludible la necesaria contextualización de futuros estudios respecto a las influencias histórico-culturales que han conformado el imaginario popular, usándolas como herramienta mediante la cual reforzar el discurso empírico en pro de una mayor veracidad. Del mismo modo, se debe tener en cuenta que las aproximaciones históricas sobre la piratería vienen marcadas por las influencias nacionales de sus autores, asentadas en discursos histórico-políticos benefactores de una parte y críticos con su contraria. Me refiero, fundamentalmente, al trinomio representado por publicaciones españolas, francesas e inglesas, principales productoras de obras relacionadas con esta materia. La cantidad de escritos al respecto es de una amplitud considerable, por lo que citaré a continuación algunos de los que considero —a mi juicio— más relevantes, tanto por su importancia pasada como por su innovación presente, sobre todo en relación con las tendencias historiográficas más actuales.

Respecto a la literatura producida en castellano, debo destacar grandes monografías, como la publicada por Carlos Saiz Cidoncha, *Historia de la piratería en América española* (1982), una amplia obra que aborda desde la perspectiva española un análisis de las actividades corsarias contra las posesiones hispánicas en América entre los siglos XVI y XVIII. Siguiendo esta estela temática, se encuentran *La piratería en el Caribe y el sistema de flotas en el siglo XVII* (1986), de María del Carmen Borrego Plá, o *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos del mar* (1992), del profesor Manuel Lucena Salmoral. En un plano geográfico más particular, existen estudios reservados al espacio levantino, *Problemas marítimos de Valencia a finales de la Edad Media: el corso, la piratería y el cautiverio en su incidencia sobre la dinámica económica, 1400-1480* (1987), a cargo de Andrés Díaz Borrás, *La piratería y el corso en el litoral alicantino a finales de la Edad Media* (2004), de José Ramón Hinojosa Montalvo o *Piratas*,

¹⁰ Martínez Babón 2019, 161-171.

¹¹ Fernández Rodríguez 2023, 15-16. Arlandis y Reyes Torres 2018, 180-181.

corsarios y la defensa de las Indias en el siglo XVI (2007), de la americanista Consuelo Varela. En el escenario cantábrico tenemos obras como *Corsarios guipuzcoanos en Terranova, 1552-1555* (1999), de José Ignacio Tellechea Idígoras, o *Historias de corsarios vascos: entre el comercio y la piratería* (2004), de José Antonio Azpiazu.

Del mismo modo, es interesante mencionar aquellas investigaciones asentadas en enfoques historiográficos más actualizados, como los estudios de la vida cotidiana o las mentalidades. La obra de Pablo Emilio Pérez-Mallaína *Los hombres del océano: vida cotidiana de los tripulantes de la Carrera de Indias (siglo XVI)* (1992), es un precedente para publicaciones de este tipo, por ejemplo, *Corsarios y religión: Creencias y prácticas espirituales en la vida de los piratas* (2021), de Laura Martínez Sierra, *Corsarias, bandoleras y mujeres en la mar: La participación femenina en el corso* (2021) de Mercedes Beltrán, o *La sociedad de los piratas y corsarios: Democracia y orden social en el Caribe* (2022) de Carolina Amador.

Fuera de las fronteras ibéricas, es de evidente interés conocer la producción centrada en las dinámicas piráticas dentro de los territorios de los actuales países iberoamericanos. Contamos con obras generales, como *Defensa de ultramar: corsarios, piratas y la defensa de los imperios coloniales en América y Filipinas* (1996) de Mariano Cuesta Domingo, o *Demonios del mar. Piratas y Corsarios en Venezuela, 1528-1727* (1998), una publicación del historiador venezolano Luis Britto García centrada en el marco caribeño. En el entorno cubano se cuenta con la conocida obra del historiador César García del Pino, *El corso en Cuba, siglo XVII* (2001), o *Piratas y corsarios en Cuba* (2004), de Saturnino Ullivari. Se complementa con otras de más reciente publicación, como *Exploradores y piratas en la América del Sur*, (2006), obra en la que Ernesto Morales aborda la actividad pirata y exploradora de marineros ubicados en las costas más meridionales del continente, o *De corsarios, mares y costas. El corso en la construcción del espacio y experiencias marítimas en el Golfo-Caribe, 1527-1620* (2019), del investigador Rodrigo Alejandro de la O Torres.

En cuanto a la bibliografía francesa, son igualmente numerosas las publicaciones referidas a dicho tema dentro de la misma dinámica de estudio encontrada en el caso castellano. Tenemos obras como *La course et la piraterie en Méditerranée* (1980), de René Couet du Gard, *Corsaires de la République et de l'Empire* (1982), de René Guillemin, o *Pirates: Flibustes et piraterie dans la Caraïbe et les mers du sud (1522-1725)* (2006), de Jean-Pierre Moreau, quien presenta una completa recopilación de todos los registros piráticos franceses en el mundo americano moderno. En cuanto a títulos más recientes, tenemos el *Dictionnaire des corsaires et des pirates* (2013) o *Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours* (2016), ambos dirigidos por Gilbert Buti y Philippe Hrodej. En el ámbito inglés existen obras clásicas de referencia, como es *The History of Piracy* (1932) de Philip Gosse. Sin embargo, en un entorno más actualizado, podemos mencionar otras publicaciones como *Under the Black Flag: The Romance and the Reality of Life Among the Pirates* (1995), de David Cordingly, o los interesantes escritos relacionados con estudios femeninos y de la vida diaria, como pueden ser *Pirate Women: The Princesses, Prostitutes, and Privateers Who Ruled the Seven Seas* (2019), de Laura Sook Duncombe, y *Daily life of Pirates* (2012), de David F. Marley.

LOS INICIOS DEL CORSO EN EL ESCENARIO CARIBEÑO (1500-1555)

Bien conocida es la pretensión que Francia, desde el inicio del siglo XVI, estableció sobre las tierras del Nuevo Mundo. El rápido y efectivo asentamiento hispánico en las Indias propició los recelos de la casa Valois, un temor bien fundado, pues la hegemonía que la Corona española

unificada bajo la figura del rey Carlos V entrañaba un verdadero peligro para los intereses franceses en el viejo continente. Ante tal circunstancia, los gobernantes franceses no dudaron en recurrir a métodos como el corso para dinamitar el comercio que se había establecido entre la península ibérica y América, un eje que comenzaba a tejer sus redes en torno al tráfico de esclavos y la explotación de las materias primas indianas. Si bien estas incursiones se iniciaron en territorios cercanos a las costas de Europa y África, como Canarias o las Azores, rápidamente se empezaron a movilizar contingentes corsarios rumbo al Nuevo Mundo. Uno de los más conocidos fue el saqueo llevado a cabo por Jean Fleury (Juan Florín) a tres carabelas españolas a la altura de las Azores en el año 1521. Las naves castellanas transportaban el “quinto del rey” proveniente del mítico tesoro azteca del rey Montezuma, una fracción que terminó dividida en dos mitades, una para el rey Carlos V y otra para su enemigo acérrimo, Francisco I¹².

Con el fin de contextualizar correctamente la amenaza que suponía el corso, me referiré a las medidas tomadas por la Corona castellano-aragonesa para hacerle frente desde finales del siglo XV. Ya en 1498, Isabel y Fernando declararon en una pragmática emitida el 12 de enero la necesidad de “reprimir y castigar los corsarios, así súbditos nuestros, como los otros”¹³. La ruptura con la piratería corsaria fue tajante, un recurso que, irónicamente, Aragón había utilizado en el pasado durante el reinado de Pedro IV¹⁴. Las razones del auge de la piratería en esta época son diversas. Desde la visión de Manuel Lucena Salmoral, cuatro fueron las motivaciones que llevaron a los marinos a enrolarse en estas empresas:

1. Los incentivos económicos actuaban como un poderoso reclamo, una coyuntura basada en la cantidad de metales preciosos y riquezas que fluían desde tierra americana. Como polillas a la luz, ingleses y franceses se hicieron eco de esta realidad, introduciéndose de manera furtiva en el monopolio establecido por la Corona hispánica sobre esta enorme fuente de riqueza¹⁵. Estos estímulos no solo se limitaron a las fuentes minerales, pues tanto la cuestión agrícola, demográfica, comercial, e incluso confesional, fueron características clave dentro de la mentalidad católica hispánica.
2. La posibilidad de ascenso social mediante el servicio a la Corona abría un horizonte de esperanzadoras posibilidades dentro de un contexto de alta pauperización social, una característica endémica durante todo el siglo XVI¹⁶.
3. El fanatismo religioso, un aliciente espiritual y personal que se percibe en las acciones acometidas por algunos corsarios protestantes durante los saqueos a las villas católicas, como puede ser la destrucción de imágenes en las iglesias¹⁷.
4. La debilidad derivada de la difícil defensa de las costas virreinales. La basta línea de costa a defender generaba un esparcimiento generalizado de las tropas, lo que hacía imposible asegurar al completo la integridad de todas sus plazas y puertos. Solamente el mar Caribe ocupaba 2.700.000 km², regados con miles de islotes y peñascos, en su mayoría deshabitados, perfectos

¹² El valor estimado de la riqueza que llegó a manos del rey en la única carabela superviviente era de 16.260 pesos de oro fundido, además de algunas otras piezas de oro. Para más información sobre este saqueo se recomienda la lectura del citado artículo, Cuevas Góngora 2015, 293.

¹³ Lucena 1992, 23.

¹⁴ Lucena 1992, 22-23.

¹⁵ Lucena 1992, 26.

¹⁶ Ribot 2010, 97.

¹⁷ Nombres bañados en épica, como Drake, Morgan o Granmont, reflejan esta realidad, pues tras nacer como humildes individuos disueltos en la marabunta social, escalaron hasta cargos de tan alto poder, como estima, dentro de sus respectivas cortes. Lucena 1992, 27-28.

para ocultarse y organizar escaramuzas¹⁸. Los errores cometidos a nivel de repoblación por parte de la Corona —prohibiendo el viaje a Indias a determinados grupos de población— limitó sobre manera el desarrollo demográfico del continente, una realidad que, como se verá más adelante, no pasó desapercibida a ojos de la época¹⁹.

El paulatino aumento de su presencia surge acorde a los acontecimientos sucedidos en Europa, pues no podemos olvidar que ambos lugares son escenarios de una misma guerra, un conflicto entre potencias. Esta fase puede ubicarse temporalmente entre 1521 y 1559 —coincidiendo con el dicho ataque de Jean Fleury y el inicio de la guerra entre Francia y el Sacro Imperio, y con la firma de la paz de Cateau-Cambrésis, respectivamente—, si bien no será hasta 1528 cuando se registre la primera incursión francesa en el Caribe, concretamente tras el saqueo de la villa de San Germán, Puerto Rico²⁰. Adicionalmente, he creído conveniente servirme en este artículo de una división más detallada, recogida por el investigador Rodrigo Alejandro de la O Torres en una propuesta de análisis desde un enfoque espacial que organiza por fases la presencia francesa en el Caribe entre 1536 y 1566. Gracias al uso de mapas y registros de ataques o incursiones, el investigador mexicano no solo ha podido organizar el marco temporal al que se ciñe en su investigación, sino que también ha contextualizado dichos ataques dentro del proceso de entrada francesa en el panorama hispanoamericano²¹. Dentro de esta división, la cual suscribo en este texto, se inscribe el que considero uno de los episodios más importantes dentro de la belicosidad corsaria caribeña contra las posesiones españolas, y sin duda uno de los eventos de mayor relevancia en este primer periodo: el ataque a La Habana por el corsario calvinista Jacques de Sores en 1555.

Antes de comentar este importante evento, tratado más adelante, considero interesante analizar algunas de las noticias que tenemos de esta primera mitad de siglo en lo referente a la presencia corsaria francesa. Me interesa observar la preocupación de aquellos castellanos residentes en las villas españolas del Caribe, impotentes en muchos casos ante la irrefrenable aparición de pabellones galos en sus costas. Por ejemplo, para la villa de San Cristóbal de la Habana, hubo que esperar hasta el año 1537 para ver aprobada la construcción de una fortaleza en su desprotegido puerto. La razón no es otra que la defensa frente al enemigo francés, quien ya había asolado en ocasiones anteriores esta significativa plaza. Así consta en la siguiente real cédula, donde también se apunta la necesidad de fortificar la isla de San Juan (Puerto Rico), el reino de Tierra Firme y la ciudad de Cartagena:

E bien me ha parecido lo q[ue] decía, q[ue] conviene q[ue] se haga una fortaleza en el puerto de La Habana, en la isla de Cuba, y se ponga en ella buena artillería pa[ra] q[ue] si por caso tornaren a [a]q[ue]l paso los franceses, y así lo he mandado proveer y cometer la lab[or] de la d[ic]ha fortaleza al capitán don Hernando de Soto, gob[er]nador de la d[ic]ha isla (...) y [a]demás de esta de La Habana hemos mandado hacer otra en la isla de Sant Jua[n] y provincias de Tierra Firme y Cartagena²².

¹⁸ Si hablamos de cifras, se estima que el viaje a través del Atlántico hasta las Antillas llevaba dos meses, a los que se suma otro más para alcanzar las costas del actual México. Si se pretendía cruzar al basto Pacífico a través del istmo panameño, otro mes más era requerido, y no sería hasta después de otros 30 días que se podrían ver las playas del Perú. Andrés-Gallego 2011, 9.

¹⁹ Lucena 1992, 30-32.

²⁰ Martínez-Fernández 2015, 12.

²¹ Las fases propuestas son, de forma resumida, las siguientes: Fase de focalización antillana (1536-1543), fase de focalización compartida (1543-1548), fase de focalización antillana (1548-1554), fase de actividad generalizada en el Golfo-Caribe (1555-1561) y, por último, fase de focalización antillana (1562-1566). Véase O Torres 2016, vol. 7.

²² *Real cédula a Antonio de Mendoza, virrey de Nueva España, en respuesta a su carta duplicada de 30 de abril de 1537 sobre distintos temas...*, 13 de mayo de 1538, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), México, 1088, L.3, ff. 75r-76v.

Las prevenciones tomadas por las autoridades delegadas de la monarquía resultaron, sin embargo, insuficientes en muchas ocasiones. Las armadas francesas, partiendo desde la costa oriental atlántica²³, llegaban al Caribe con el objetivo de seguir un itinerario de asaltos a diferentes puertos españoles, en su mayoría plazas desabastecidas en armamento y pobres en defensas, lo que facilitaba su toma, quema y saqueo. Durante el año de 1538 se tienen noticias del asalto a villas como la de Santiago de Cuba, además del secuestro de navíos por los que se pedían altos rescates²⁴. La carestía de armas se suma a la falta de manos, un constante déficit demográfico que se incrementaba con cada ataque perpetrado por los franceses. Esta problemática queda reflejada en las siguientes cartas, referidas por el cabildo secular de Panamá en 1544 a la Audiencia de Santa Fe. Ambas quedan insertas dentro de una situación de desamparo general compartido por los territorios castellanos en el continente americano, un contexto geográfico y técnico que ni siquiera el regalismo hispánico pudo sobrellevar en ciertas ocasiones.

... por el poco aparejo que hay para defender, por no haber mucha gente y misma artillería ni armas, pudiera ser q[ue] hicieran algún daño, que importan mucho. Y por otras hemos informado a v[uest]ra m[ajestad] de lo mucho q[ue] esta ciudad, por ser llave de todo lo mejor de las Indias, importa. Suplicándole que sea justo de nos mandar pues de artillería, artilleros y munición y armas de arcabuces, ballestas y coseletes para q[ue] se tengan de despojar²⁵

Una cédula por v[uestra] maj[estad] (...) que envió a esta su abadía de Santa Marta en la q[ue] v[uestra] maj[estad] nos manda aviso (...) q[ue] esta su abadía está muy sola sin ninguna fuerza ni reparo para resistir a los enemigos (...). Así mismo tiene v[uestra] maj[estad] en esta abadía ocho piezas de artillería muy buenas y no tienen pólvoras ni plomo (...). Suplicamos a v[uestra] maj[estad] nos mande proveer de dichos catorce quintales de pólvora e tantos de plomo...²⁶

LA FLOTA DE INDIAS: UNA RESPUESTA AL HOSTIGAMIENTO CORSARIO

La necesidad que muestran las fuentes al respecto de armarse frente a la insistencia corsaria no solo se limitó a la Tierra Firme, sino también al mar, donde aquellos ataques llegaron a resultar incluso más fructíferos que los anteriores. Bien conocidas y estudiadas han sido las rutas de transporte que la Corona hispánica estableció entre Europa y el Nuevo Mundo, el único método de movilización de personas y mercancías entre ambas costas del océano. Si bien estas conexiones respondieron a diversos motivos y utilidades, la llegada de metales preciosos extraídos de las minas americanas es uno de los más conocidos e importantes. Esta fama, actual punta de lanza de los discursos defensores de la leyenda negra²⁷, tampoco pasó por alto en el tiempo de nuestros antepasados, una llamada al enriquecimiento que transformó las aguas del norte de la isla de Cuba,

²³ Tenemos noticias de armadas organizadas en las costas francesas con el objetivo de atacar las Indias a partir de 1530. Ejemplo de ello es, por ejemplo, una cédula enviada al secretario del Consejo de Indias, con advertencias sobre navíos dispuestos para el asalto, “S[e]ñor Antonio de Villegas, [e]s[criban]o de su maj[estad] en este consejo, se [h]a d[ic]ho q[ue] el hermano de un mercader de Burgos q[ue] está en Francia le [e]scribió que había salido de cierto puerto de Francia tres o cuatro navíos de armada con determinación de ir a las Indias, y [e]sperar y robar los navíos q[ue] de ellas viniesen, y por q[ue] al servicio de su maj[estad]”. *Cédula del cardenal Beltrán y Suárez de Carvajal mandando a Antonio de Villegas, secretario real del Consejo de Indias, que envíe el relato y documentos referentes a una armada de 4 navíos piratas franceses...*, 22 de octubre de 1534, AGI, Indiferente, 422, L.16, f. 126v.

²⁴ Martínez-Fernández 2015, 13.

²⁵ *Cartas y expedientes de cabildos seculares*, Panamá, 12 de enero de 1539, AGI, Panamá, 30, n.º 6, ff. 1v-1r.

²⁶ *Cabildos seculares: Audiencia de Santa Fe*, 1 de agosto de 1541, AGI, Santa Fe, 66, n.º 8, ff. 1v-1r.

²⁷ Sobre esta temática, que disfruta de importantes publicaciones desde hace unos años, recomiendo la consulta de esta reciente obra, Ruiz Rodríguez 2023.

por un lado, en un verdadero infierno para los marinos españoles, y por otro, en una oportunidad de enriquecimiento para los corsarios. El reconocimiento oficial de la denominada flota de Indias se establece en 1561, momento a partir del cual observamos una mayor incidencia de ataques a las naos españolas. Sin embargo, esta actitud se remonta a la segunda década del siglo, y se va institucionalizando durante toda la centuria²⁸.

La primera armada de Indias se organizó en 1537, al mando de Blasco Núñez Vela, quien trasladó las riquezas americanas provenientes de Nueva España y Tierra Firme. Este modelo fue repetido en 1540 y 1542. Al año siguiente se prohibió que los navíos partieran solos hacia las Indias²⁹. Observemos la orden dada por la Audiencia de Santo Domingo en 1544, donde las noticias de barcos franceses rondando aquellas aguas instan a las autoridades a obligar a las naves mercantes a que sean escoltadas hasta puertos castellanos:

... teniendo aviso de los corsarios franceses q[ue] andan por estas partes, porque el oro y la plata sacadas vengán en seguridad, han acordado de armar a estos navíos para q[ue] vayan a La Habana y ahí recojan todo el oro y plata q[ue] hubiere y los navíos que allí estuvieren, y vengán con todo ello hasta lo ponerse en salvo en San Lucar. Y porq[ue] podría ser que los navíos que en esa isla hubiere para venir de estos reinos, no teniendo nueva de los d[ic]hos corsarios, quisieren venir por la derrota que fuera, lo cual si hiciese sería causa q[ue] los corsarios los tomaran. E por esta causa esto hemos ordenado que los d[ic]hos navíos vengán a La Habana ha se de juntar con la d[ic]ha armada. Por ende, yo vos mando q[ue] cumpláis e apremiéis a todos los maestros de naos q[ue] estuvieren cargando en esa d[ic]ha isla para venir de estos reinos cuando esta les sea notificada, que estando cargadas y prestas para partir se vayan de La Habana juntas con la d[ic]ha armada para q[ue] todas vengán en conserva e con seguridad, y so graves penas, les mande q[ue] no vengán de estos reinos solas por la derrota que suelen por los inconvenientes³⁰.

El paso norte de Cuba, territorio codiciado por su magnífica posición geoestratégica, potenció el desarrollo del puerto principal de la isla, situado en San Cristóbal de la Habana. Esta villa pasó a convertirse en un centro de gran relevancia a dos niveles contextuales: 1) en el escenario caribeño, donde actúa como punto de reunión para los convoyes provenientes de Veracruz, Cartagena y Portobelo; 2) como enlace entre los territorios de ultramar y la cabeza de gobierno de la monarquía. Estos dos escenarios, el caribeño y el oceánico, condicionaron las medidas tomadas por la casa de Austria para prevenirse del corso, propiciando la fortificación de villas como La Habana y creando el sistema de flotas mencionado, respectivamente³¹.

El protagonismo de esta villa generó un importante auge comercial durante el transcurso de todo el siglo XVI, convirtiéndola en una ciudad de servicios para los marinos que desembarcaban en su puerto. A pesar del funcionamiento estacional del sistema de flotas, La Habana mantenía una afluencia marítimo-comercial considerable durante todo el año, sin llegar a experimentar ninguna suerte de “temporadas bajas”³². La fusión entre la prosperidad económica de la villa y su protagonismo como enclave de encuentro para las flotas castellanas tuvo, sin embargo, consecuencias negativas para el resto de la isla. Su crecimiento generó una enorme desigualdad con la zona este del Caribe, aislando a villas como Santiago e islas como Jamaica, La Española y Puerto Rico, favoreciendo el contrabando entre sus habitantes. Además, la situó en el punto de mira de los

²⁸ Fuente *et al.* 1996, vol. 5, 97. Martínez-Fernández 2015, 13.

²⁹ Marrero Levi 1974: 141.

³⁰ *Orden a la Audiencia de Santo Domingo para que los navíos vayan a La Habana para volver con la Armada y otras justicias...*, 19 de enero de 1544, AGI, Santo Domingo 868, L.2, ff. 206v-206r.

³¹ Marrero Levi 1974, 139-140.

³² Los servicios, entradas y salidas de la flota de Indias quedan perfectamente detallados en el citado artículo, que cuenta con tablas y gráficos muy explicativos para comprender mejor este tema, véase Fuente *et al.* 1996, vol. 5, 97.

corsarios, quienes —en el caso francés— la atacaron en dieciséis ocasiones y robaron diecisiete naves de sus puertos entre 1536 y 1547. Como respuesta, La Habana se fortificó durante estos primeros años, destacando la creación de la mencionada Fortaleza Vieja en 1540 bajo el gobierno de Hernando de Soto³³. Las medidas tomadas resultaron, en la práctica, ineficientes, sobre todo por la carencia demográfica presente en la villa. A pesar de su importancia, La Habana contaba con un contingente poblacional escaso y una estructura urbana modesta, compuesta por una pequeña iglesia, un hospital y casas entre las cuales predominaban los bohíos indígenas³⁴. Este fue el escenario presentado ante los ojos del ya mencionado corsario Jacques de Sores, quien dirigió el famoso ataque a la villa en 1555.

Después del ataque perpetrado por Le Clerc en Santiago de Cuba en 1554, la vulnerable villa habanera fue arrasada por 200 hombres, apresando a algunos cargos del cabildo y ejecutando a prisioneros tras la negativa del gobernador de la isla, Gonzalo Pérez de Angulo —huido en el ataque y refugiado en la reducción de Guanabacoa— a pagar el rescate de 30.000 pesos exigidos por el hugonote³⁵. Ante la oferta española de entregarle 3.000 ducados, las palabras del francés fueron más que claras, “no pensaba que había locos sino en Francia”³⁶. En palabras de Monsén Botiller, un valenciano afincado en las Indias, “los griegos cuando tomaron a Troya no la dejaron peor”³⁷. Según una relación redactada por el propio gobernador, de los 38 vecinos y 13 moradores presentes en el mes de julio de ese año, solo quedaban 29 y 5 en el mes de diciembre, respectivamente³⁸. La importancia de esta incursión queda reflejada en las súplicas realizadas por el cabildo a la Corona, donde las élites gobernantes, conocedoras de la importancia de su posición en el Caribe, rogaron por una mayor protección de la villa:

... porque viéndose ser la necesidad tan grande que s[u] m[ajestad] tiene de este puerto, así para sus armadas como para reparo de todas las naos que van de estas partes en España, no fue buen acuerdo permitir que a trueco de dos mil pesos se asolara, porque para reedificarse como estaba, será necesario más de veinte e cinco mil pesos, y será menester más de diez años para reformarse, que es harto el daño recibido, sin más de cuatro mil pesos que valían los negros que mataron. E no se verá vuelto el pueblo en sí si v[uestra] m[ajestad] con mucho remedio no lo remedia (...). Es necesario tener este puerto con mejor recaudo que ha estado hasta aquí, porque a no tenerle, de cincuenta naos que vienen de Castilla a estas partes, sino repararen aquí, muy pocas o ningunas volverían a esos reinos, porque por el gran reparo que suelen tener en este puerto, hacen el viaje sin peligro³⁹.

Este ataque supone un punto de inflexión para la actividad pirática en el Caribe. A partir de este momento, protagonizado por la remarcada presencia del capitán Sores y el famoso corsario François Le Clerc, se inicia una época de ataques más cruentos, directos y destructivos contra las posesiones

³³ Martínez-Fernández 2015, 13-14.

³⁴ Fuente *et al.* 1996, vol. 5, 107.

³⁵ Martínez-Fernández 2015, 14.

³⁶ *Relación de lo ocurrido en la Habana, acerca de la entrada de los franceses en ella, remitida a S. M. por el cabildo de la villa* (1555), extraída de Cárdenas *et al.* 1891, 369.

³⁷ Cita extraída de Cárdenas *et al.* 1891, 434. La cita es de una obra que Monsén Botiller escribió en 1556 en la que da cuenta de los daños causados por los corsarios franceses y juzga desfavorablemente a los gobernadores letrados.

³⁸ *Relación de los vecinos y moradores que había en la isla de Cuba en el año de 1555, hecha por el gobernador Gonzalo Pérez de Angulo*, 1555, AGI, Patronato, 177, n.º 1, ramo 23, ff. 1r-4v.

³⁹ *Relación y estrago que los franceses corsarios hicieron en la villa de La Habana e puerto de ella dirigida a la S. C. C. M. del Emperador y nuestro Señor, e a los muy altos e muy poderosos señores Presidente e oidores de su real Consejo de Indias para que S. M. sea advertido de todo lo que ha sucedido conforme a esta dicha relación que el Cabildo de esta dicha villa le envía para que S. M. con brevedad provea en el puerto lo que más convenga a su servicio* (1555), en Cárdenas *et al.* 1891, 420-421.

españolas en Indias⁴⁰. Si la década de 1520 inicia las rapiñas piratas en las Américas, la de 1560 inaugura una nueva época para las ofensivas corsarias.

LA HOSTILIDAD PIRÁTICA FRANCO-ESPAÑOLA EN TIEMPOS DE PAZ (1559-1578)

El impacto que el corso ejerció durante las primeras décadas de relación europea con el continente americano es de un calibre considerable, imprescindible para comprender la narrativa histórica entre ambos territorios. La etapa tratada en las páginas anteriores no es más que el preámbulo de los acontecimientos que se presentarán a continuación, relacionados con la beligerancia en el Caribe durante el paréntesis de paz que supuso el acuerdo de Cateau-Cambrésis en Europa. La firma del tratado coincide temporalmente con un mantenimiento del hostigamiento galo sobre las Américas, situación que impulsó la sistematización de la flota de Indias en 1561.

Para ilustrar adecuadamente el contexto bélico en el Caribe español durante estos años, se ha confeccionado una base de datos con todos los ataques e incursiones realizadas por corsarios de pabellón francés entre 1559 y 1578, representada gráficamente en el mapa presentado a continuación. A través de él, es posible apreciar no solo la constancia en la actividad pirática durante los años mencionados, sino también la intensidad de los ataques en determinados espacios geográficos que actúan como verdaderos polos de atracción para las incursiones corsarias. Durante este tiempo, las dos zonas de mayor sensibilidad fueron la isla de la Española —sobre todo en la parte sureste— y el golfo de Darién, situado entre la actual costa panameña y colombiana. Adicionalmente, se ha incluido la ruta tomada por la flota de Indias, además de la ubicación de dos puertos franceses durante ese tiempo en La Florida (figura 1). El marco temporal establecido se ubica entre la firma de la paz franco-española y el último aviso recibido sobre una gran armada francesa creada con el objetivo de atacar las posesiones castellanas en América. Este último evento, tratado más adelante, sirve como ejemplo definitorio y limitador de un periodo de tregua que solo quedó aplicada en el continente europeo, y que si bien terminó frustrado por las dificultades en su ejecución, refleja fielmente la dinámica beligerante mantenida durante toda la centuria.

La paz establecida entre Felipe II y Enrique II instauró una aparente calma entre ambas potencias, que si bien no trajo sosiego dentro de sus respectivas fronteras, permitió abrir un paréntesis de reseñable tranquilidad entre las dos coronas. Dejando a un lado la esfera europea, con casuísticas y particularidades propias que no son llamadas a tratarse en esta investigación, nos interesa conocer la actitud tomada por los protagonistas de esta paz en el Caribe. Como cabe esperar, teniendo en cuenta los antecedentes y naturaleza de los promotores corsarios, la paz no surtió efecto sobre las actividades contra las villas y naves españolas. Lo cierto es que la actitud de los galos respecto al corso quedaba amparada dentro del dicho tratado, cuya validez quedó limitada a un territorio geográfico concreto del cual las Indias quedaron excluidas. El derecho europeo dictaminaba dos tipos de divisiones territoriales: la raya romana⁴¹, heredera del derecho latino, y las líneas de amistad, un concepto surgido a raíz de la llegada a territorios extraeuropeos. Estas últimas delimitan el campo de acción no sujeto al derecho externo a las fronteras europeas; es decir, se establece una “ley del más fuerte” en los lugares que no queden incluidos dentro de determinado acuerdo. Cateau-Cambrésis constituyó el primer ejercicio de este mecanismo jurídico, mediante el cual se ofreció un marco de tregua en el continente, dejando a América en un estado de naturaleza libre donde la

⁴⁰ Martínez-Fernández 2015, 14.

⁴¹ También llamada “línea distributiva hispano-portuguesa” o “raya distributiva”, sirvió para delimitar la propiedad de un territorio entre diferentes potencias. Un ejemplo paradigmático dentro del mundo ibérico que permite entender esta idea es la “línea” trazada entre España y Portugal en el Tratado de Tordesillas de 1494, aunque podemos encontrar ejemplos de esta misma dinámica político-jurídica en tiempos y lugares diversos. Rivera García 2002, vol. 3, 74.

ocupación efectiva de determinado territorio estuvo marcada por la superioridad de una potencia sobre otra⁴². Esta cláusula dentro del tratado fue secreta y oral⁴³, permitiendo que todo lo que sucediese al otro lado de la línea —al otro lado del Atlántico— no pudiera estar sujeto a denuncias o acuse de violación⁴⁴. Se genera una dualidad jurídica que formula dos pares de monarcas, simultáneamente en paz y en conflicto a cada lado del mundo.

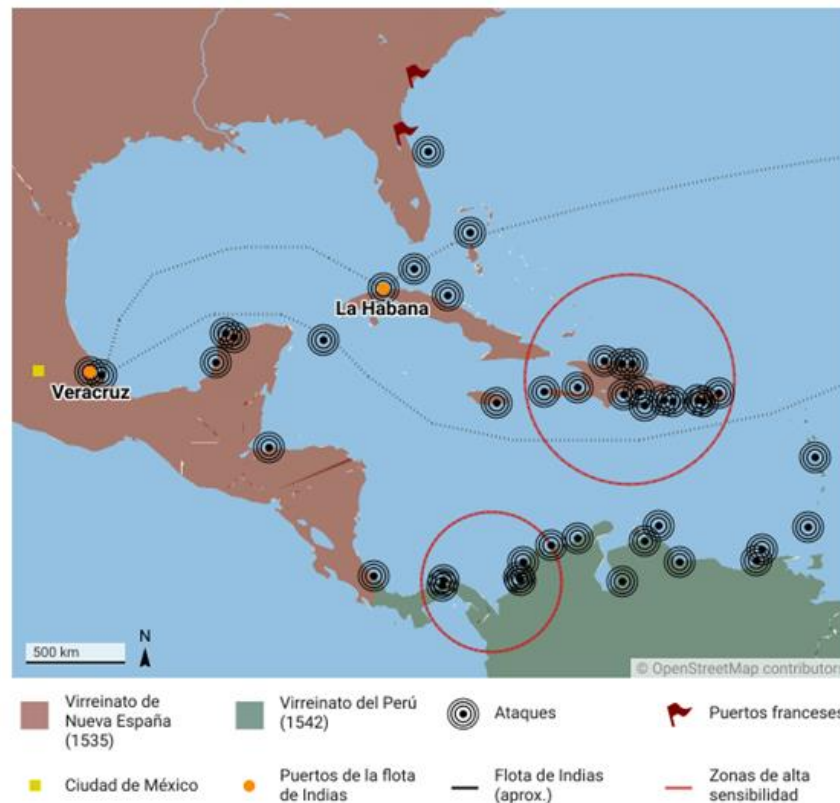


Figura 1. Ataques corsarios franceses sobre las posesiones españolas entre los años de 1559 y 1578 en relación con la ruta de la flota de Indias, junto a los puertos piratas franceses y las dos regiones de actividad corsaria con mayor registro. Fuente: elaboración propia.

Sin embargo, si atendemos a la documentación de época, observamos unos planteamientos diferentes respecto a los ataques franceses contra la carrera de Indias. En el año 1571, Felipe II encarga al capitán de la flota de la Nueva España redactar una relación de los robos perpetrados por los franceses tras la paz de 1559, con el fin de conocer todo lo posible acerca de estos sucesos. Curiosamente, la elección de palabras del monarca indica un sentimiento de traición por parte del rey Enrique, que “contraviniendo a las paces que entre estos reinos y aquellos están hechas, ha causado robos y daños a los vasallos de su católica majestad”. La pretensión de este documento es, además del obligado registro de sucesos, ordenar las pérdidas para exigir la devolución de los bienes

⁴² Como explica Antonio Rivera, citando a C. Schmitt, “A diferencia de la raya romana, aquí no se reconoce un principio de distribución ni una instancia arbitral común, el Papa, que regule la participación o la adjudicación. Las líneas de amistad de los siglos XVI, XVII y XVIII señalan principalmente dos espacios libres de derecho europeo: el Nuevo Mundo (América) y los océanos”. Rivera García 2002, vol. 3, 74.

⁴³ Moreau 2016, 69.

⁴⁴ De Sousa 2010, 15-16.

robados a sus particulares, apelando a la justicia francesa a través de la denuncia de los hechos. Esta actitud entre las dos coronas responde a la situación de tregua mencionada anteriormente. Aunque la esfera americana haya quedado fuera de los pactos realizados en la paz de 1559, la realidad es que muchos de los corsarios implicados hacían puerto en las costas francesas, entremezclando dos territorios jurídicamente distintos y obligando a la aplicación de la tregua entre ambos.

Como se puede observar en el segundo mapa, la costa de Normandía fue el “astillero” por excelencia en lo que respecta a la preparación de expediciones corsarias. La localización de los enclaves portuarios está claramente relacionada con la presencia de cursos fluviales, canales de abastecimiento que los conectan con grandes urbes, como Burdeos (Garona y Dordoña), Nantes (Loira) y París (Siena). En el caso normando, la acumulación de puertos que presenta esta zona está condicionada por ser un territorio de marcada mayoría protestante (figura 2)⁴⁵.

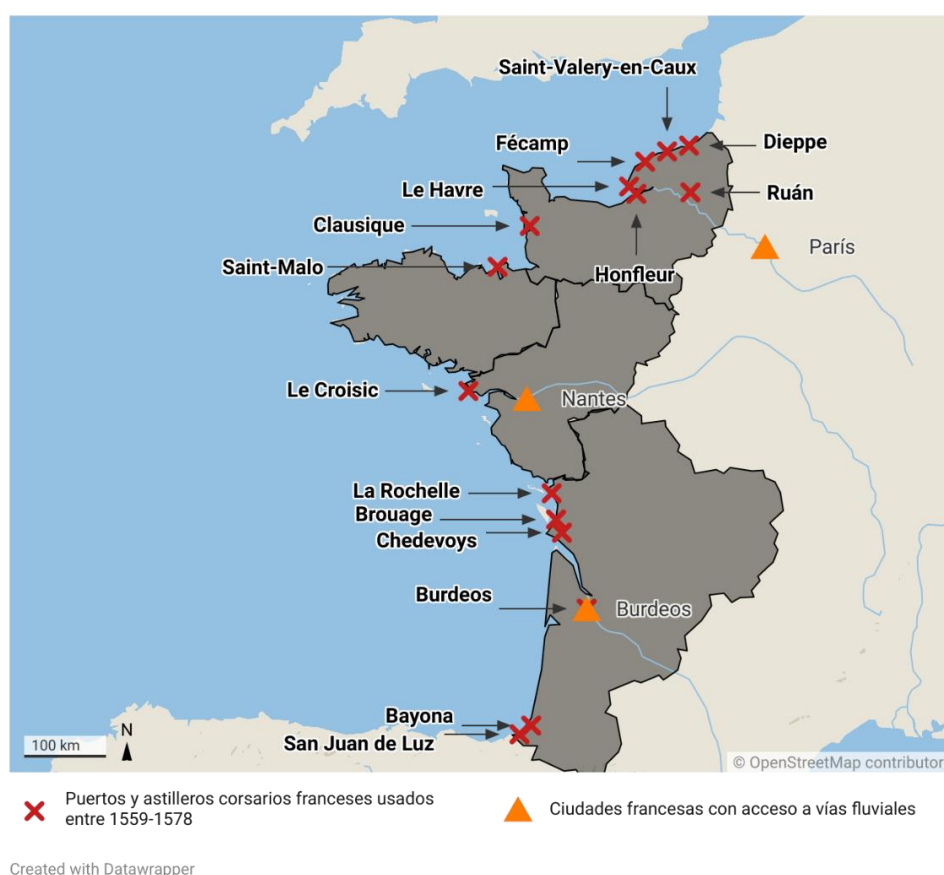


Figura 2. Puertos de origen, destino y abastecimiento usados por los corsarios franceses entre 1559 y 1578. Fuente: elaboración propia.

⁴⁵ Algunos de los topónimos de dichos astilleros se han visto modificados con el paso del tiempo, lo que ha dificultado su identificación, haciéndola imposible en algunas ocasiones. Le Havre es llamada por los españoles “Haura de Gracia”, una traducción derivada de otro de los nombres dados a esta ciudad, “Hable de Grace”, la ciudad de la Gracia, en Beaurepaire 1979, 180. Clausique, tal como consta en las fuentes, ha sido imposible de reconocer en localidades actuales o en obras antiguas, aunque por la cercanía de las otras tres y su intención de unir 79 naves, es de sospechar que se encuentra entre Saint-Malo y Le Havre. La localización de Chedevoys ha resultado también imposible, aunque tanto su grafía como su localización en la cercanía de La Rochelle han quedado confirmadas a través de la obra de Poça 1585, 36.

Esta dinámica no es novedosa, ya que podemos encontrarla años antes durante el Gobierno del rey Carlos, cuando en el año 1541, el rey Francisco I emitió una orden a través del embajador castellano en Francia para que le fuesen devueltos a Diego de Fuentemayor los bienes robados por franceses de la Rochelle⁴⁶.

N[uest]ro capitán general de la flota de la Nueva España, ya entenderéis los robos y daños que los piratas franceses han hecho en la carrera de las n[uest]ras Indias a súbditos y vasallos n[uest]ros, contraviniendo a las paces que entre estos reinos y aquellos están hechas, y particularmente se ha tenido noticia haberse hecho desde el año pasado de mil y quini[ent]os y cincuenta y nueve los que veréis por la relación que con esta os mando enviar (...). Si hay alguna claridad y razón de ese robo envíese recaudo para si se puede cobrar algo. Tratamos pleito y así conviene q[ue] se envíe una informa[ci]ón de 3 a 4 testigos de este robo y con diligencia⁴⁷.

Desgraciadamente, la efectividad de estas reclamaciones no siempre llegó a buen puerto, sobre todo si tenemos en cuenta que la orden de saqueo y hostigamiento a la flota española estaba amparada por la Corona francesa. La experiencia plasmada por Juan de Vargas, consejero de Felipe II, no puede resultar más clarificadora, “ya ando envuelto en procesos y pleitos tocantes a piraterías, aunque tengo poca esperanza en alcanzar justicia, porque los mismos que la han de hacer van a la parte”⁴⁸. La naturaleza propia de la política francesa ha caracterizado históricamente a este reino, unas particularidades sagazmente apuntadas por el rey Carlos a Felipe unos años antes de su fallecimiento.

En cuanto a Francia, yo he hecho siempre todo lo que se ha podido desde que comencé a reinar, por vivir en paz con el rey Francisco difunto, y muchas buenas obras, y por ello y su consideración y pasado muchos tratados de paz y tregua, los cuales nunca ha guardado; como es notorio, sino por el tiempo que no ha podido renovar guerra o ha querido esperar de hallar oportunidad para dañarme con disimulación⁴⁹.

La frontera temporal de este análisis la establece, como ya se ha mencionado, la tentativa de ataque que atestiguan diversas fuentes de la época. La primera sospecha sobre la preparación de una flota con la intención de atacar las Indias la encontramos en 1571 en una carta escrita por Juan de Acuña⁵⁰ un 25 de mayo, donde se apunta la llegada de Guillermo de Orange y su hermano, el conde Ludovico de Nassau⁵¹, a las costas de la Rochelle. Según describe el testimonio, el objetivo de su armada —de 25 naves y 2400 hombres— era el de abordar una flota de Indias a la altura de las Azores⁵². Dos meses después, el 25 de agosto, el mismo Acuña escribió cómo el conde y sus

⁴⁶ “Y requiriéndonos por el d[ic]ho emba[ja]dor que siguiendo la tregua q[ue] hay entre nos y el dicho mío her[ma]no sea n[uest]ro placer hacer acabar el dicho secuestro y poner los dichos bienes en entera libertad y valiere y restituir a Diego de Fuente Mayor (...) restituir enteramente al dicho Diego de Fuente mayor conforme al cargo q[ue] a esto le fue cometido”. *Devolución de lo robado por franceses a Diego de Fuenmayor*, 1541, AGI, Patronato, 267, n.º 1, ramo 11, f. 1.

⁴⁷ *Robos perpetrados por piratas franceses tras la paz de 1559*, 1571, AGI, Patronato, 267, n.º 1, ramo 54, ff. 1-5-6-7.

⁴⁸ *Juan de Vargas: armada francesa para Indias: La Rochelle, etc.*, 1578, AGI, Patronato, 267, n.º 1, ramo 78, f. 2v.

⁴⁹ Hernández Álvarez 1975, 579.

⁵⁰ Oidor de la Chancillería de Valladolid, del Consejo Real y Cámara de Castilla, presidente del Consejo de Hacienda, del de Indias y presidente del Consejo Real. Ezquerria Revilla s. f.

⁵¹ Luijdjens 1992.

⁵² Se menciona la captura de un piloto por parte del conde, quien al enterarse de su destreza, quiso tomarlo para sí: “estaba allí un navío de San Juan de Luz y supo que en esta iba un piloto platico en la carrera de Indias y tomole por

capitanes estaban descontentos ante la infructuosidad de sus planes. La flota de ese año (1571-1572) estuvo al mando de Cristóbal de Eraso, quien no sufrió percance alguno por los posibles enemigos que acechaban entre las aguas del Atlántico⁵³. Los ánimos en la Rochelle parecieron enrudecerse, sobre todo si consideramos la negativa del rey de Francia a dar permiso al conde para avituallarse o partir fuera de sus puertos. Según parece, muchos marinos abandonaron la empresa en busca de riquezas por cuenta propia, y la ausencia de nuevos viajes de la flota de Indias ese año aumentó la frustración del marino calvinista.

... habiéndosele prohibido el tomar vituallas y acogerse a su rei[n]o (...) que porque este año no había jornada en la carrera de Indias ni en las costas de España (...) se habían apartado muchos ladrones yéndose a buscar su ventura (...). Estando muy descontento de la resp[ues]ta que le había dado el rey de Francia, porq[ue] aunque había sido bien recibido y tratado de palabra, en el efecto sacó poca sustancia⁵⁴.

El rumor de una amenazante hueste naval francesa seguía merodeando por los puertos. La siguiente constancia existente sobre la armada data de 1572, advertida por la pluma del mencionado Juan de Vargas Mejía. Quien fuese consejero de Felipe II, además de embajador interino en Saboya y Francia⁵⁵, llamó la atención sobre unas informaciones ofrecidas por el duque de Saboya Manuel Filiberto (1528-1580), en un documento fechado a 31 de enero de 1572, acerca de fuerzas navales galas organizadas con el objetivo de atacar las Indias. Por ello, vio pertinente recomendar al rey la importancia de fortificar Cuba y los puertos cercanos de Santo Domingo, sin poder estimar con certeza cuáles eran los objetivos de una armada que, según temía, iba desorganizada pero dirigida por “hombres de importancia”.

El duque de Saboya me ha d[ic]ho, es avisado q[ue] las veinte y cinco compañías q[ue] se levantan cerca de París con algunas otras q[ue] se levantarían en diversas partes del reino son para ir a la isla de Cuba con designio de fortificar en ella, no sabe si a San Cristóbal de La Habana, y he d[i]cho esto como ellos discurren ir a Santo Domingo y de allí a un puerto, como que dicen ser el paso forzoso de España a Indias, y que aunque publican q[ue] son particulares y sin orden los que van, se trata de la empresa con fundamento y términos más prudentes q[ue] suelen usar, y van a ella hombres de importancia como son Felipe Strozzi y el vidama de Chartres y otros, y platican de ir tomando fortificando y asegurando lo que tomasen y no pasar adelante hasta tener hecho esto y las espaldas seguras⁵⁶.

Los estimados personajes encargados de dirigir esta empresa, “Felipe Strozzi y el vidama de Chartres”, han sido identificados como Filippo di Piero Strozzi (1541-1582), mercenario italiano al servicio de la Corona francesa⁵⁷, y Jean de Ferrères (1520-1586), un influente hugonote francés. El documento, breve y somero en descripción, se complementa con el aviso que resume todas las cartas aportadas por el embajador Juan de Vargas, redactadas el 4 de abril 1572. Tres meses después de la primera información que conservamos acerca de esta amenaza, se comenzaron a ofrecer diferentes testimonios sobre cuál era el objetivo de las fuerzas francesas, rumores sin aparente fundamento que restan legitimidad a la información que contienen: algunos afirmaban que la armada buscaba

fuerza el conde Ludovico y le metió en su nao”. *Conde Ludovico y Príncipe de Orange: llegada a la Rochelle*, 1571, AGI, Patronato, 267, n.º 1, ramo 56, f. 1v.

⁵³ Pérez-Mallaína 2004, 163.

⁵⁴ *Juan de Acuña: Ludovico de Inglaterra desestima ir a América*, 1571, AGI, Patronato, 265, ramo 17, f. 1.

⁵⁵ Álvarez y Baena, Josef Antonio. 1790. “Hijos de Madrid: ilustres en santidad, dignidades, armas, ciencias y artes”. *Diccionario histórico por el orden alfabético de sus nombres, que consagra il illmo. y nobilísimo ayuntamiento de la imperial y coronada villa de Madrid*. <https://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/autoridad/133711?nm#>.

⁵⁶ *Juan de Vargas: compañías francesas para fortificar en Cuba*, 1572, AGI, Patronato, 267, n.º 1, ramo 65, f. 1.

⁵⁷ Trollope 1890, fol. 31.

conquistar nuevos territorios diferentes a los gobernados por españoles y portugueses, otros creían que se disponía a saquear la costa de Fez en el mes de agosto. Sin embargo, parece que existía la posibilidad de que los galos también “hiciesen salto en La Habana o isla de S[an]to Domingo, y así conviene que se haga prevención necesaria, mayormente habiendo tanta variedad en la empresa q[ue] quieren hacer”⁵⁸.

A los nombres ya citados se unen otros dentro del mando militar. Aunque Strozzi aparece como cabeza de toda la armada, a su cargo quedan otros individuos al mando de un variado número de naves. “Monsieur de Sansac”, capitán de cinco de ellas, se refiere a Guillaume Prévost de Sansac, barón de la casa que remata su nombre⁵⁹. Le sigue el “capitán Landies”, una incorrecta atribución a la casa Landes, ubicada en la Normandía, y que se corresponde cronológicamente con Jean de Landes II⁶⁰, con tres naves a su cargo. Se le suman el “Monsieur de Piles”, coronel de los soldados de la Gascuña⁶¹. Pese a esta amplia presencia de la nobleza gala, el protagonismo recae en aquellos personajes de renombre. Al grupo de Guillermo de Orange y el conde Ludovico se suma el “hermano bastardo del rey de Francia”, Enrique de Valois-San-Rémi, un toque regio que en 1573 aumenta gracias a la ayuda ofertada por la reina Isabel I de Inglaterra. Según informó Pedro de Zubiarte, un mercader bilbaíno, el conde Mongobery habría zarpado de puerto inglés con más de 70 velas con el objetivo de asistir La Rochelle⁶², lo que nos permite hablar de un verdadero intento de coalición anglo-franco-holandesa destinada a socavar los intereses españoles en Indias.

No se registran advertencias ni avisos sobre esta poderosa armada hasta 1578, cuando el consejero reitera las advertencias de las que había informado seis años antes. Se vuelve a mencionar la participación de potencias externas, como Inglaterra y Holanda, que efectivamente llegaron a realizar diversas incursiones en Indias —particularmente Inglaterra en la zona del Perú—, si bien no tenemos noticias de los amenazantes navíos franceses descritos años atrás⁶³. Posiblemente, la pretensión de un gran ataque se vio frustrado por diferentes motivos, entre ellos, la aparente desorganización de los efectivos que se iban convocando, la independencia y ansia de aventura de muchos marinos, y los deseos personales de sus dirigentes. No encontrar una manifestación histórica de la armada francesa no significa que no se materializase, puesto que aunque los ataques no se dieron de forma coordinada como cabría esperar de las informaciones recibidas, se siguieron sucediendo espontáneamente bajo el mando de corsarios individuales.

El objetivo de esta armada, más allá del rédito económico extraído de un ataque de este calibre, pudo ser dar respuesta a los sucesos acaecidos años antes en la Florida. Durante los años de 1562-1564, corsarios hugonotes como Jean Ribault y René Goulaine de Laudonnière realizaron diversas

⁵⁸ Armada que se disponía en Francia para atacar o conquistar, 1572, AGI, Patronato, 267, n.º 1, ramo 61, f. 1.

⁵⁹ Aubert de La Chesnaye-Desbois, François-Alexandre. 1776. *Dictionnaire de la noblesse: contenant les généalogies, l'histoire & la chronologie des familles nobles de France*, vol. 11, parte I, State Library of Pennsylvania, 929.7 C426, 1776, f. 530.

⁶⁰ Carecemos de fecha de nacimiento o defunción del personaje, pero acorde a su matrimonio, el nacimiento de sus hijos y la situación genealógica temporal respecto a su sucesor y predecesor, he considerado acertada esta afirmación. Aubert de La Chesnaye-Desbois, François-Alexandre. 1776. *Dictionnaire de la noblesse: contenant les généalogies, l'histoire & la chronologie des familles nobles de France*, vol. 11, parte I, State Library of Pennsylvania, 929.7 C426, 1776, f. 432.

⁶¹ No se ha podido identificar al personaje descrito, aunque la definición encontrada para su casa nobiliaria, “Piles”, ofrece algo de información al respecto, “Los Piles, en el Condado de Venaissin, en el Diócesis de Sisteron. Tierra y señorío adquiridos por el Señor de Andrée, de Carpentras, quien también es co-señor de Venasque y de Saint-Didier”. Aubert de La Chesnaye-Desbois, François-Alexandre. 1776. *Dictionnaire de la noblesse: contenant les généalogies, l'histoire & la chronologie des familles nobles de France*, vol. 11, parte I, State Library of Pennsylvania, 929.7 C426, 1776, f. 325. Por otro lado, ha sido imposible determinar a quién se refiere la cuarta y quinta mención, “Monsieur de Pubiçio” y “duquesa de Vandoma”. Todas las referencias se encuentran en *Armada que se disponía en Francia para atacar o conquistar*, 1572, AGI, Patronato 267, n.º 1, ramo 61, f. 2.

⁶² Pedro de Zubiarte: socorro de la Rochela: Conde Mongobery, 1573, AGI, Patronato, 265, ramo 23.

⁶³ Juan de Vargas: armada francesa para Indias: La Rochelle, etc., 1578, AGI Patronato, 267, n.º 1, ramo 78, f. 1.

fundaciones en las costas de esta península, algo intolerable para la Corona española dada la cercanía a la ruta de la flota de Indias. La poderosa respuesta española ante la ocupación hugonote vino de la mano del asturiano Pedro Menéndez de Avilés, quien gracias a una considerable armada asistida por las fuerzas de Esteban de Alas, barrió la presencia francesa en esa zona en el año 1567. Esta ofensiva no fue bien acogida en Francia, que pudo no solo llegar a responder con una mayor actividad pirática, sino también orquestando un ataque a mayor escala que, como se ha visto, nunca llegó a concretarse del todo⁶⁴.

Lugar	N.º de barcos	Tropas y armamento
Dieppe	27 navíos	No consta
Fécamp	79 navíos en total, sin especificar la cantidad destinada por cada astillero	15.000 arcabuceros No consta armamento
Le Havre		
Saint-Malo		
Clausique		
Le Crosic	9 navíos	No consta
La Rochelle	7 galeones 2 galeras	No consta
Chedevoys	16 navíos de armada 2 navíos particulares	700 arcabuceros Artillería de bronce (armada) Artillería ordinaria de hierro colado que deberán sustituir (particulares)
Brouage	9 navíos	No consta
Burdeos	7 galeones provenientes de San Juan de Luz 6 galeones 1 galera	N.º indeterminado Artillería de bronce
Bayona	2 navíos	No consta
San Juan de Luz	No consta	No consta
“Badeus”	14 navíos	No consta

Tabla 1. Información recogida en el aviso sobre la armada que se disponía en Francia para robar y conquistar (1572). Fuente: *Armada que se disponía en Francia para atacar o conquistar*, 1572, Archivo General de Indias, Sevilla (AGI), Patronato, 267, n.º 1, ramo 61.

CONCLUSIONES

El análisis documental realizado en estas páginas constata la dinámica político militar mantenida durante toda la Edad Moderna. Más allá de los registros sobre ofensivas francesas en el contexto caribeño, es importante destacar toda la dialéctica presente dentro de las palabras de los emisores de la documentación, donde se percibe con fidelidad la preocupación constante respecto al desamparo indiano por parte de la monarquía. Sin embargo, pese a las carencias que la Corona fue

⁶⁴ Si se quiere conocer más acerca del ataque español sobre las costas de Florida, véase el capítulo dedicado a ello en la obra citada, Saiz Cidoncha 1985, 32-40.

incapaz de auxiliar por las dificultades de comunicación, los reveses económicos y los infortunios militares derivados del hostigamiento corsario, la hegemonía española mantuvo su firmeza durante gran parte del gobierno de la casa de Austria. Esta casuística abre la posibilidad de estudiar en mayor profundidad los testimonios de los súbditos hispanos en las Américas, acercando el foco no solo a los gobernantes al cargo de las poblaciones de ultramar, sino a todos los individuos que, desde todos los estratos sociales, se vieron afectados por la injerencia corsaria en el Caribe.

Considero, además, que aunque esta publicación se centre en el punto de vista castellano, sería provechoso el análisis de las percepciones del resto de integrantes del relato, desligándose con ello de una visión “nacional” en pro de una concepción más globalista. Por la parte francesa, la presentación del caso de estudio referido a la famosa y temida armada de la Rochelle con supuesto destino a Indias ha dado pie a conocer un episodio realmente interesante de la historia común franco española. Queda pendiente, tras esta primera introducción, estudiar los puntos de vista restantes: el francés, referido a las intenciones reales del rey Francisco II; el neerlandés, sobre todo al respecto del papel de Guillermo de Orange en dicha empresa; y el inglés, atendiendo a la posible coalición que la casa Tudor pretendió con la casa Valois a través del duque de Mongobery. Estas interacciones revelan al canal de la Mancha como un verdadero centro de oposición a la corona hispánica, animado por cuestiones económicas, políticas y religiosas. Al igual que en el caso español, sería interesante recoger los testimonios de aquellos tripulantes que se vieron inmiscuidos en las disputas imperiales, analizando sus acciones individuales como piezas clave dentro de complejas dinámicas políticas.

Desde este punto de vista, a partir de una focalización del objeto de estudio en individuos concretos, también sería interesante abordar el aspecto mental como marco de análisis dentro de las disputas imperiales que marcaron el devenir de las coronas europeas. Queda pendiente ofrecer un enfoque que, desde los estudios de las emociones, examinen la percepción de estos eventos desde el miedo al pirata.

Agradecimientos: deseo expresar mi más sincero agradecimiento a la *Revista de Indias* por concederme la oportunidad de publicar esta investigación. Del mismo modo, reitero esta gratitud al cuerpo de evaluadores y sus acertadas revisiones, de las que he podido extraer ideas con las que pulir y mejorar lo aquí presentado.

Este estudio fue inicialmente aceptado como comunicación durante las VII Jornadas de Estudios Latinoamericanos, celebradas entre el 9 y 11 de octubre en la Universidad Autónoma de Barcelona, en las que pude participar gracias a la ayuda de mi colega de profesión, José Antonio Abreu Colombrí, a quien guardo gran estima y extendiendo este reconocimiento. Esta publicación supone un paso más dentro de mi noble carrera investigadora, y es el más actualizado reflejo del esfuerzo formativo ofrecido por mi director de tesis y maestro de oficio, el profesor Ismael Sarmiento Ramírez, a quien agradezco este y todos los méritos pasados y por venir.

Declaración de conflicto de intereses: el autor declara que no tiene intereses económicos ni relaciones personales que pudieran haber influido en este artículo.

Fuentes de financiación: esta investigación se enmarca dentro del proyecto “Acercamientos desde el estudio de la problemática racial en Cuba, Latinoamérica y el Caribe”, código ID90717, asociado al Programa Nacional “Sociedad cubana, retos y perspectivas en el proceso actualización del modelo económico social cubano”, adscrito al Centro de Estudios Sociales Cubanos y Caribeños Dr. José A. Portuondo (CESCA), de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Oriente de

Santiago de Cuba y financiado por el Gobierno de Cuba. A su vez, está desarrollado dentro del Programa Internacional de Formación de Jóvenes Investigadores (PIFOJI) financiado por la Asociación de Estudios Americanos del Principado de Asturias (AEAPA).

Declaración de contribución de autoría: conceptualización, curación de datos, análisis formal, investigación, metodología, visualización, redacción (borrador original), redacción (revisión y edición).

BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Andrés-Gallego, José. 2011. *Historia del rumor y la tardanza (o principal razón de la sinrazón que mantenía unida la Monarquía hispánica)*. CSIC.
- Arlandis, Sergio y Agustín Reyes Torres. 2018. “De Lord Byron a José de Espronceda: imagen y espíritu romántico en la figura del pirata”. *UNED: Revista Signa* 27: 171-203.
- Beaurepaire, François de. 1979. *Les Noms des communes et anciennes paroisses de la Seine-Maritime*. A. et J. Picard.
- Buti, Gilbert y Philippe Hrodej. 2013. *Dictionnaire des corsaires et des pirates*. CNRS Editions.
- Cárdenas, Francisco de, Joaquín Francisco Pacheco y Luis Torres de Mendoza. 1891. *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de ultramar. Tomo VI. III De la isla de Cuba*. Real Academia de la Historia.
- Cawthorne, Nigel. 2013. *Pirates: An Illustrated History*. Arcturus Publishing.
- Cuevas Góngora, David. 2015. “El tesoro perdido de «Montezuma»”. *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia* 33: 283-298. <https://doi.org/10.24310/BAETICA.2011.v0i33.118>.
- Ezquerro Revilla, Ignacio Javier. S. f. “Juan de Acuña”. *Diccionario Biográfico Español*. Real Academia de la Historia. <https://dbe.rah.es/biografias/19845/juan-de-acuna>.
- Fernández Rodríguez, María. 2023. “Reescrituras de un pirata en el Romanticismo. El caso de *Bertram*, de Charles Maturin, e *Il pirata*, de Felice Romani y Vincenzo Bellini”. *Argos* 10 (25): 14-36. <https://doi.org/10.32870/argos.v10.n26.2b23>.
- Fuente, Alejandro de la, César García del Pino y Bernardo Iglesias Delgado. 1996. “Havana and de Fleet System: Trade and Growth in the Periphery of the Spanish Empire, 1550-1610”. *Colonial Latin American Review* 5 (1): 95-115. <https://doi.org/10.1080/10609169608569879>.
- García del Pino, César. 2001. *El corso en Cuba. Siglo XVII*. Editorial de Ciencias Sociales.
- Hernández Álvarez, Manuel. 1975. “Instrucciones de Carlos V a Felipe II, Augsburgo, 18 enero 1548”. En *Corpus documental de Carlos V (1539-1548) tomo II*, editado por Manuel Fernández Álvarez. Ediciones Universitarias de Salamanca.
- Lucena Salmoral, Manuel. 1992. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Editorial MAPFRE.
- Luijckens, Adriano H. 1992. “Ludovico conte di Nassau”. *Enciclopedia Italiana*. [https://www.treccani.it/enciclopedia/ludovico-conte-di-nassau_\(Enciclopedia-Italiana\)/](https://www.treccani.it/enciclopedia/ludovico-conte-di-nassau_(Enciclopedia-Italiana)/).
- Marrero Artilles, Leví. 1974. *Cuba: Economía y Sociedad. Siglo XVI: la economía*. Editorial Playor.
- Martínez Babón, Javier. 2019. *Mares de sangre. Historia de la piratería protagonizada o padecida por europeos hasta comienzos del siglo XIX*. Dstoria Edicions.
- Martínez-Fernández, Luis. 2015. “Far beyond the Line: Corsairs, Privateers, Buccaneers, and Invading Settlers in Cuba and the Caribbean (1529-1670)”. *Revista de Indias* 75 (273): 7-38.
- Moreau, Jean-Pierre. 2016. *Piratas. Filibusterismo y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*. Machado Grupo de Distribución.

- Moya Sordo, Vera. 2021. "Imperios de corsarios y piratas: visiones globales de violencia marítima, comunidades políticas y expansión de poder". *Revista Universitaria de Historia Militar* 10 (20): 11-17.
- O Torres, Rodrigo Alejandro de la. 2016. "La presencia de corsarios franceses en el Golfo-Caribe entre 1536 y 1566. Una propuesta de análisis espacial". *HISTORIA 2.0: Conocimiento Histórico en Clave Digital* 7 (11): 36-56.
- Osuna Fernández-Largo, Antonio. 1991. "Ética y política en las Leyes de Indias del siglo XVI". *Anuario de Filosofía de Derecho* 8: 77-102.
- Otero Lana, Enrique. 1992. *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias*. Editorial Naval.
- Pérez-Mallaína, Pablo E. 2004. "La autoridad de los generales de la Carrera de Indias y la represión de la violencia a bordo. El caos de la flota de la Nueva España de 1571-1572". En *La violence et la met dans l'espace atlantique: XIIe-XIXe siècle*, editado por Mickaël Augeron y Mathias Tranchant. Presses Universitaires de Rennes.
- Poça, Andrés de. 1585. *Hydrografia. La más curiosa que hasta aquí ha salido a la luz, en que de más de un derrotero general se enseña la navegación por altura y derrota y la del Este Oeste...* Bilbao. Impreso con privilegio real por Matías Mares.
- Ribot, Luis. 2010. *Historia del mundo moderno*. ACTAS.
- Rivera García, Antonio. 2002. "Floridablanca y los conceptos fundamentales del *Ius Gentium Europaeum*". *Cuadernos Dieciochistas* 3: 57-94.
- Ruiz Rodríguez, Ignacio. 2023. *Desmontando la leyenda negra antiespañola*. Dykinson.
- Saiz Cidoncha, Carlos. 1985. *Historia de la piratería en América española*. Editorial San Martín.
- Sousa Santos, Boaventura de. 2010. *Para descolonizar Occidente. Más allá del pensamiento*. Prometeo Libros.
- Trollope, T. Adolphus. 1890. *Filippo Strozzi. A history of the last days of the old Italian liberty*. Chapman & Hall.