

LA PIRATERÍA Y EL CORSO EN EL PACÍFICO

José CERVERA PERY
General Auditor

Todos hemos tenido en nuestras pupilas infantiles la imagen del pirata aureolado con una especie de velo romántico trascendido de aquellas novelas de Salgari, Stevenson, Motta y tantos autores que de algún modo mitificaban sus hazañas. Rostros feroces, barbudos o lampiños, tuertos de enlutados parches, patas de palo, garfios sobre muñones atrofiados por la pólvora o el cuchillo, pero también vistosos sombreros adornados de plumas, cuellos de fino encaje, trajes de terciopelos y bordados de sus capitanes y las espadas deslumbrantes, prestas siempre a ser desenfundadas «sin razón y sin honor» y no sólo los libros. El cine se ha encargado también de sobredimensionarlos desde ópticas de altruismo o generosidad que jamás tuvieron, aunque no fuera el valor o la osadía ciertamente lo que les faltara. ¿Quién no recuerda a actores como Errol Flynn, Burt Lancaster, Anthony Quinn y Charles Laughton dando vida y prestancia a los más significativos personajes de los «hermanos de la costa»? Pero no hay que dejarse llevar por falsos espejismos; la piratería fue en todo tiempo y forma una de las peores plagas históricas de la humanidad; el bandolerismo del mar, en cualquiera de sus facetas, fue ladrón de haciendas, destructor de vidas y depredador de bienes, y que España tuvo que soportar durante más de doscientos años sobre todo en las costas del continente descubierto por Colón, incorporado en su mayor parte a la Corona española.

Durante estos días anteriores, han podido constatar a través de las espléndidas conferencias de mis predecesores, los distintos escenarios bélicos en que la acción pirática, a veces suavizada de corsaria o más cínicamente aún, de «empresa colonizadora» sirviendo en realidad a los intereses de diversas potencias europeas de la época como Francia, Inglaterra y Holanda, erosionando gravemente y hostigaron tenazmente la presencia española.

Me toca a mí completar el mapa de los ataques, como llama el destacado historiador inglés Peter Bradley, a las acciones de todos los que pasaron al mar del Sur a fines del siglo XVI y durante el siglo XVII, pues aunque su manera de actuar variaba mucho, todos tenían un objetivo común como era el combatir la

exclusividad del comercio marítimo español y el concepto de un monopolio de dominación territorial de la Corona. Claro es que el mar del sur u océano Pacífico estaba mucho más lejos de las costas atlánticas de la América hispana; costaba mucho trabajo llegar a él a través del estrecho de Magallanes o bordeando el cabo de Hornos, y los virreyes de aquellos territorios, aun con demostrada carencia de medios, no se andaban con chiquitas. Piratas y corsarios, bucaneros y filibusteros –si partían de bases en las Antillas– se comprometieron en una empresa común con la esperanza del botín como fuerza motriz de sus acciones.

Trataré de especificar la piratería en el Pacífico en cuatro fases, partiendo de finales del siglo XVI. 1.^a) La iniciada por Francis Drake durante el viaje alrededor del mundo desde 1587 hasta 1580, continuada por la de Cavendish en 1587 y Hawkins en 1595. 2.^a) La representada por la dominación holandesa de las rutas marítimas desde 1598 hasta 1644. 3.^a) La correspondiente a dos expediciones inglesas; la de John Nauborog de 1669 a 1671, y la de John Strong de 1689 a 1691 y la 4.^a) y última ya en época de los bucaneros desde 1680 hasta aproximadamente 1695. Podría afinarse algo más pero no lo permitiría el tiempo asignado a esta conferencia.

Es evidente que el emperador Carlos V en los últimos tiempos de su reinado se preocupó específicamente de mantener buenas relaciones con Inglaterra hasta el punto de fundamentar en la amistad anglo-española uno de los pilares de su política exterior, pero circunstancias adversas vinieron a trastocar todo: Durante el reinado de María Tudor –esposa de Felipe II– Inglaterra ejercía el comercio marítimo entre sus puertos y los del norte de África, particularmente con los de Marruecos y Berbería, y que despertaba el interés por llegar más al sur hasta Guinea y Costa de Oro. Por esta razón se producen las expediciones de Thomas Wyndam y John Lock a estos parajes, expediciones que se ven acompañadas por el éxito económico. El hecho carecería de relevancia –como opina el almirante González-Aller, profundo investigador de la época– si la reina María a instancias de Felipe no hubiera adoptado la decisión en 1555 de cortar este incipiente tráfico. Indudablemente las correrías de los ingleses hacia el África tropical perjudicaban los intereses españoles y portugueses, pero la medida tomada por la Reina, aparte de resultar perfectamente inútil, tiene el efecto contraproducente de alentar en sus súbditos la codicia por unas riquezas a la hasta entonces no había tenido acceso.

Estas fricciones lejos de las costas de ambos países no enfrían sustancialmente las relaciones entre España e Inglaterra, pero todo habrá de

cambiar radicalmente cuando en 1558 muera sin sucesión la reina María y comience a declinar la amistad anglo-española, convertida rápidamente en profunda enemistad tras la subida al trono de Isabel Tudor, cuya política exterior marca un auténtico cambio de rumbo.

La aparición en escena de John Hawkins abrirá en las Indias Occidentales las apetencias de la nueva soberana inglesa. Propietario con su familia de una notable flota mercantil, Hawkins simultaneó el comercio con las Canarias y el corso en el canal de la Mancha durante la guerra anglo-francesa (1557-1559). Es la época en la que amplía el campo de sus actividades al tráfico de esclavos negros y al contrabando en las costas indianas del dominio español. Sus expediciones que cuentan ya como socia a la propia reina no pasan de la orilla atlántica, isla Margarita, Río de la Plata y Cartagena de Indias, donde es recibido a cañonazos, y no pasa mejor frente a Veracruz. Y ojo al dato; en la expedición de 1568 ya figura enrolado en sus buques un joven y prometedor marino: Francis Drake.

Es evidente que para el desarrollo de su política exterior, de la que la Armada es elemento determinante, el Monarca español precisaba de los caudales necesarios para sustentar su poder, y ese dinero tiene que llegar a la metrópoli desde las ricas minas del nuevo mundo, cruzando el Atlántico. Pero el privilegio ejercido sobre el comercio indiano no es fácilmente aceptado por las restantes potencias marítimas europeas que defienden el principio de libertad de los mares para impulsar sus propias economías. Se comprende, pues, que los ingleses deseosos de introducirse en tan lucrativo negocio, se sientan empujados hacia las actividades clandestinas en las áreas de influencia tradicionalmente consideradas como hispano-portuguesas.

El acceso de la reina Isabel al trono y su inmediata vuelta al anglicanismo, unido al progresivo enfrentamiento de las relaciones con España, motiva y animan las acciones corsarias de sus capitanes. En 1560 Edard Coke ataca y saquea un barco español que regresa de Indias, pero al año siguiente la flota de Indias apresa a cinco corsarios ingleses que actúan sobre Madeira y los conduce a Sevilla. Todavía el Pacífico está lejos. Las correrías de Hawkins y Cavendish no trasponen el escenario atlántico, ni el caribeño donde tienen campo ancho para sus fechorías.

Será por tanto Francis Drake al que corresponda el dudoso honor de piratear frente a las costas del Pacífico. Veamos su viaje «circunnavegatorio» que naturalmente cuenta con las bendiciones –y ambiciones– de su soberana.

Drake salió de Plymouth el 13 de diciembre de 1577 con una armadilla

compuesta de cinco navíos pequeños pero muy marineros, excepto la capitana, el *Pelikan*, que arquea unas 120 toneladas y monta veinte piezas de artillería. Pasa de largo por Canarias hasta llegar al archipiélago de Cabo Verde donde captura un navío de Portugal, pieza poco importante pero hecho sí de cierta trascendencia futura pues iba picotado por Nuño Da Silva, navegante portugués con amplia experiencia en las aguas indianas y ruta de las Molucas. Los ingleses llegan a Brasil en abril de 1578 y barajando la costa arriban al Río de la Plata donde establecen contactos con los naturales y repostan sus buques. En ese mismo mes se aproximan al estrecho de Magallanes donde les sorprende un fuerte tornado, de cuyas resultas tienen que buscar refugio en la ensenada de San Julián y desguzar tres de sus navíos que se encuentran en muy mal estado y porque necesita leña para combatir el intenso frío austral. Aún se alzaban en el lugar las horcas erigidas por Magallanes y Drake eligió una de ellas para ahorcar al capitán Thomas Daughy al que acusó de motín. En vista de ello otro capitán pirata apellidado Winter desertó a bordo de su barco (*Christopher*) y volvió a Inglaterra.

El resto de la expedición inicia el paso del estrecho el 20 de agosto de 1578, y lo atraviesa con indudable pericia marinera en pocos días; sin embargo al desembocar en el Pacífico sufre el embate de violentos temporales que suponen la pérdida del *Mariglod* y la deserción del *Elizabeth*. Drake se queda pues sólo con su *Pelikan* al que rebautizan para elevar la moral de sus hombres con el nombre de *Golden Hind* (Cierva de Oro) como feliz presagio de botín.

A partir de entonces comienzan sus depredaciones por la costa de Chile, primero por Valparaíso, y luego ya en Perú, en Arica y Callao. Allí se informa de que un barco cargado de plata ha salido para Panamá por lo que emprende su persecución, lo alcanza y apresa y obtiene un botín de 360.000 pesos oro que sin duda constituye el mayor éxito de la expedición.

Sigue Drake subiendo hacia el Norte y sus piratas saquean, Trujillo y Payta quemando en especial las iglesias y pidiendo fuertes rescates a cambio de respetarlas. En marzo de 1579 llegaron a la isla del Caño frente al litoral de Costa Rica y apresa un barco que hace la ruta de las Filipinas y se apodera de sus derroteros, cartas de navegación e instrumentos náuticos, que utilizará de aquí en adelante en su provecho; captura también una nave española que conducirá al caballero de Santiago don Francisco de Zárate, y de buen humor por los botines conseguidos juega a ser cortés, y aunque se apropia de todo el cargamento devuelve a su propietario en perfecto estado y pone en libertad a Zárate así como al piloto Sánchez Colchero. Ambos se apresuran a

informar al virrey de Nueva España dando interesantes pormenores sobre su apresamiento.

Llegado a Méjico el pirata saqueó el puerto de Huatrilvo en donde dejó en libertad al piloto portugués Nuño Da Silva. Amenazó también Acapulco pero no se animó a atacarlo al enterarse de que estaba bien fortificado. Subió luego hasta California para reparar su navío y desde allí comienza a preparar su vuelta por la misma derrota que llevaron Magallanes y Elcano cincuenta y ocho años antes. Las informaciones facilitadas por los pilotos apresados y el libro de navegación de los navegantes que tenía en su poder, le animaron a escoger la ruta que eliminaba el peligroso retorno por el cabo de Hornos. Y así después de tocar en las Marianas, contonear Mindanao, recalar en las Molucas y en Timor, siguiendo las costas de la India y luego las de África, en mayo de 1580 dobla el cabo de Buena Esperanza para fondear el 13 de septiembre del mismo año en el estuario de Plimouth, después de casi tres años de navegaciones y piraterías; y si inmensas habían sido sus ganancias por sus depredaciones, mayor aún la aureola de héroe adquirida tras su viaje de circunnavegación que los ingleses falsearon, entendiéndola como la primera cuando en realidad era la segunda, aunque la Historia que pone las cosas en su sitio, sigue otorgándole primacía a la de Juan Sebastián de Elcano.

La audacia innegable de Drake, su intuición para atacar lugares indefensos, la sorpresa que causa su llegada al Pacífico por donde nunca habían cruzado navíos de tal porte, y la reacción española confusa e ineficaz, sobre todo por la falta de cañones para artillar los barcos, la escasez de comunicaciones que dificultaban la localización, contribuyeron al éxito de la incursión pirática que ha dejado para la historia un abundante rastro documental.

A la llegada de Drake a Inglaterra el embajador español don Bernardino de Mendoza elevó una protesta a la reina Isabel dándole cuenta detallada de los robos cometidos por el pirata y exigiendo su restitución. Por toda respuesta, la Reina se presentó con gran pompa en los diques del Támesis donde estaba amarrada la *Golden Hind*; se sentó a la mesa con Drake y sus piratas y acabó por ennoblecerlo nombrándole caballero. Desde ahora llevaría el título de «Sir» delante de su nombre y la leyenda del «Primus Circundedisti Me» que no le correspondía en absoluto.

El éxito de Drake y la gran resonancia de sus hazañas hizo que empezaran a salir nuevos buques piratas tanto ingleses como franceses hacia las Indias, muchos de ellos con intención de pasar al Pacífico, y así el 11 de mayo de 1586 el gobernador don Bernardino de Mendoza avisa al rey Felipe II de los prepa-

rativos que Thomas Cavendish está haciendo en Londres con destino a las Indias, especificando que intenta dirigirse a Brasil con pilotos que le proporcionará el pretendiente al trono portugués don Antonio de Crato.

Efectivamente Cavendish se hace a la mar el 22 de julio de 1586 en compañía de otro pirata Cumberland, del que se separa poco después y continúa hacia el estrecho de Magallanes con tres navíos y 123 hombres. Toca en las islas de cabo Verde y la costa de Sierra Leona, atraviesan el Atlántico sur y bordea Brasil y Patagonia para cruzar el estrecho de Magallanes en febrero de 1587 en cuya inhóspitas regiones encuentra veintidós personal, únicas supervivientes de las trescientas de la expedición de Sarmiento de Gamboa que habían permanecido allí. Destruye los restos de la población del rey Don Felipe y mediante engaño Cavendish embarca a uno de ellos, Tomé Hernández para emplearlo como intérprete, abandonando a su suerte al resto de aquellos desdichados.

Una vez en el Pacífico y después de tocar la isla de Santa María bajarán la costa desde Concepción a Valparaíso llega el 11 de abril de 1587 a Puerto Quintero donde desembarca ochenta hombres para hacer aguada y leña. Treinta de ellos se internan en tierra y son sorprendidos por el corregidor Marcos de Vega quien le causa siete muertos y varios heridos. El hecho alarma a toda la costa del virreinato del Perú, pero no desanima a Cavendish que pasa a Iquique y Arica; apresa dos fragatas y un navío mercante que destruye posteriormente y bombardea la población pero no se atreve a desembarcar al observar que los vecinos están apercebidos y prestados a defenderse.

El conde del Villar virrey del Perú, despacha avisos a la Audiencia de Panamá y adopta las primeras disposiciones para perseguir a los ingleses, pero de nuevo como ocurrió con Drake nueve años atrás, la falta de medios navales es notable, limitándose a unos cuantos navíos desarmados que el general Pedro de Cretan había llevado a Panamá, mientras que en la costa del Perú ni siquiera existen.

Thomas Cavendish prosigue incansable su viaje apresando numerosos buques con valiosos cargamentos, hazañas que culminan en al captura del galeón *Santa Ana* que con riquísima carga venía de Filipinas, hecho que ocurrió en la cercanías del cabo de San Lucas, en la Baja California en noviembre de 1587.

La reacción española a las acciones piráticas sigue siendo insuficiente aunque el virrey peruano decide por fin destacar desde El Callao una armadilla—dos navíos y una lancha— con doscientos soldados y marineros y ocho piezas de artillería al mando de Pedro de Arana, para que reforzada con los galeones de Pedro de Ortega busquen al enemigo y lo ataquen donde lo encuentren. Pero a

pesar de esta persecución y en que organiza el Márquez de Villamanrique virrey de Nueva España ambas mal coordinadas, Cavendish continúa su inclusión hacia el Norte costeano las tierras de la Audiencia de Guatemala y Nicaragua para llegar a Guatulco cuya población incendia, quizás en venganza del revés sufrido semanas antes en Guayaquil donde sus ataques son rechazados, sufriendo pérdidas en hombres, armamentos y pertrechos.

Cavendish regresó a Inglaterra por la misma ruta que Drake, siendo por tanto el tercer circunnavegar del Globo.

Otra posible nueva incursión inglesa es detectada a finales de 1587. Se trata de la que organiza Cumberland que lleva la idea de seguir los pasos de Drake y Cavendish por el Mar del Sur, pero fracasan en el empeño no consiguiendo trasponer los canales patagónicos y regresan a Inglaterra como vulgarmente se dice «con el rabo entre las piernas». Alguna vez tenía que ser.

Cierra esta «terna» Richard Hawkins hijo del famoso pirata y negrero Jonh, pionero en las expediciones a las Indias Occidentales. En 1593 este aventajado discípulo de la depredación logró pasar el cabo de Hornos y saqueó Valparaíso, pero atacando en la bahía de San Mateo, frente a la costa de Quito, por dos buques españoles hubo de rendirse, siendo bien tratado y enviado a España en 1597 obteniendo al libertad en 1602, cuando los holandeses ya habían arrebatado a los ingleses la supremacía de las incursiones en el Mar del Sur.

Veamos ahora, dentro de las disponibilidades que el tiempo nos permite, esta segunda etapa del predominio holandés en las rutas marítimas americanas. Las dos primeras expediciones holandesas capitaneadas por Jacob Mahu y Oliver van Noortse hicieron a la vela en junio y septiembre de 1598, con intenciones exploratorias más o menos parecidas pero con ...? Cada expedición se había preparado bien desde el punto de vista militar en caso de conflicto y no cabe duda que pensaban estimar la capacidad defensiva del Perú. Lo que tal vez no habían previsto eran las consecuencias de viajes de 14 y 18 meses respectivamente para llegar al Pacífico. Las dos expediciones tuvieron que afrontar la lejanía del Perú, su propio aislamiento, el esfuerzo agotador para encontrar alimentos, el sufrimiento de climas agobiantes, todo lo cual había reducido su número casi a la mitad antes de salir del estrecho de Magallanes.

La siguiente invasión holandesa del Mar del Sur se enfrentó con los mismos problemas logísticos y climáticos, pero en gran parte consiguió vencerlos y así consolidar la imagen que tenían los mercaderes holandeses de un comercio alrededor del mundo con factorías en el Perú. Así, Joris Van Spilbergen entró en el Pacífico a principios de abril de 1615 sólo nueve meses después de salir de

Holanda con hombres en mejor estado físico que sus antecesores. De varios encuentros con los españoles en Perú, el más famoso la derrota de una flota española a la altura de Cañete el 17 de julio del mismo año. Pero aparte de esta victoria les resultó difícil realizar otros objetivos como la toma de los puertos de Arica y El Callao o por lo menos de uno de los galeotes que llevan plata entre Arica y Panamá. El botín de solamente 7.000 pesos de plata que robaron de un barco apresado en Prisco, no era más que un recuerdo de las riquezas que dejaron de ganar.

Cuando los holandeses volvieron a las lejanas y tentadoras costas peruanas en los años, veinte, se había adoptado una política más agresiva con respecto a la expansión ultramarina por parte de la Compañía Holandesa de la Indias Occidentales, por lo que según una versión de las correrías de Jacques L'Hermitte que levó anclas en abril de 1623, «tendría este reino (Perú) y pondría fuego a todos los navíos de la Mar del Sur, daría saco a la ciudad de Lima y El Callao, abrasaría Panamá y haría los mayores daños que pudiese». Sin embargo a pesar de la fanfarronada, lo más que resultó fue un bloqueo de la bahía de El Callao que frustró tanto como debilitó a los holandeses, que aunque lograron apresar e incendiar buques mercante, nunca consiguieron establecer una posición en tierra firme después del rechazo de sus primeras tentativas de saltar a tierra en Bocanegra.

Durante más de una década se desvanecieron en Holanda las esperanzas de incorporar el Perú a su imperio comercial. La región fue eclipsada por los éxitos en las Antillas y en la costa nordeste de Brasil. Tras el fracaso de los sueños de L'Hermitte, al última expedición holandesa rumbo al Mar del Sur persiguió más modestos en el puerto chileno de Valdivia –a saber la construcción de una factoría donde vender manufacturas holandesas, a apenas comenzadas las labores de construcción se abandonó por falta de provisiones. Esta expedición estuvo al mando de Hendrick Brouwer.

Acciones piráticas holandesas se contabilizaron en las costa atlánticas y las Antillas, pero sin que logran nuevos objetivos en el Pacífico. Los piratas Balduino Enrique y Pyet Heint hicieron de las suyas en Puerto Rico, Jamaica y Cuba siendo al final muy castigados por los españoles, cuyas defensas habían mejorado notablemente. El desastre de Matanzas, que fue excelentemente tratado ayer, y que le costó la vida al almirante Benavides Bazán, cae también fuera de nuestra órbita espacial.

Como testimonio de que se había reanudado el interés inglés en el Mar del Sur –y estamos ya abordando la tercera etapa– extinguido desde la derrota de Richard Hawkins en 1594, recordemos el viaje de John Narborough que penetró en el

Pacífico a fines de 1670. Cuando se concibió por primera vez, el objetivo de su expedición era explorar las costas meridionales de la América del Sur, tanto en el Atlántico como en el Pacífico, pidiéndosele también que tomara nota de lugares convenientes para establecer factoría, que sirvieran de avanzadilla hacia el Perú. En realidad no pasó más allá de Valdivia donde dejó gente en tierra antes de emprender el viaje de retorno a Inglaterra. Los españoles de Chile los hostilizaron tenazmente y las acciones piráticas no pasaron a mayores.

Como jefe del último viaje inglés del siglo xvii John Strong cruzó el estrecho de Magallanes en mayo de 1690 en un barco de manufacturas inglesas para intentar realizar los muy optimistas cálculos de Naborough sobre las oportunidades para comerciar en el Mar del Sur. Sus ofertas fueron rechazadas en Valdivia y Coquimbo y sólo logró vender mercancías por valor de siete mil pesos en Tumbez. Sin embargo su viaje no ha pasado sin dejar rastro porque a causa de vientos tempestuosos al aproximarse al estrecho de Magallanes el 27 de enero de 1690 se vio obligado a refugiarse en otro estrecho entre dos islas en el Atlántico del Sur a las que puso el nombre de Lord Fakland, islas que vendrían ser luego Les Îles Malouines como consecuencia de la visita de buques mercantes franceses del puerto de St. Malo a principios del siglo xviii y el español Malvinas; tan controvertidas después a lo largo del tiempo.

Bucaneros y filibusteros –piratas también de la peor especie y ralea– van a completar el cuadro de la piratería en el Pacífico, aunque la mayor parte de ellos tuvieran sus bases en Jamaica, las Tortugas y otras islas despobladas de la Antillas menores que les servían de refugio; pero en marzo de 1671 se informó al virrey conde de Lemos el saqueo e incendio de Panamá por el bucanero Henry Morgan quien por tanto habría conseguido lo que no logró Francis Drake, o sea atravesar al istmo y abrir una nueva ruta de entrada al Mar del Sur para sus compatriotas. De aquí el virrey alarmado comunicara sus temores a la metrópoli. «Están perdidas las Indias, respecto de no haber defensa en los más puertos de este reino para hacerles resistencia». El único error del conde de Lemos consistió en hablar con anticipación, ya que los bucaneros comenzaron a abrirse camino por el istmo hasta 1780 para iniciar sus correrías por todas las aguas del virreinato. Quince años después pequeños grupos seguían asaltos temerarios contra puertos menores y barcos en la mar y exigiendo rescates por rehenes. Según una relación escrita en Perú, durante esos años apresaron 60 buques, mataron a 400 personas, capturaron a unos 300 más y se llevaron un botín valorado en medio millón de pesos. Estos «gloriosos» hechos le valieron al pirata Morgan su título de caballero y si nombramiento de gobernador.

Ataques, abordajes, edificios quemados, cuantiosos botines, muertos heridos, rehenes, rescates... tal será el «currículum» de estos piratas intrépidos pero a la vez crueles, impíos y sanguinarios. La debilidad del sistema defensivo español en puntos clave del Pacífico Sur propiciaron los éxitos de los depredadores. Otros factores también contribuyeron. La vasta extensión de los dominios de Felipe II que impide acudir con prontitud al remedio de todas carencias defensivas y los a veces, desacertados nombramientos de las autoridades encargadas de la gobernación de la ciudades atacadas, faltas de la mínima experiencia militar, facilitaron las depredaciones, sin obviar por ello la audacia y cualidades militares sobre todo de Drake y otros piratas o corsarios ingleses, mimados y enaldecidos –cuando no caídos en desgracia como en los casos de Raleigh o Essex– por Isabel de Tudor. Los cumplidos de sus capitanes eran tan necesarios a la «soberbia Beldad» de aquella sexagenaria como los afeites que recubrían sus arrugas, como la peluca que cubría su enteco cuerpo. Según Óscar Wilde «era Isabel» algo más que un hombre y a veces algo menos que mujer»; era un ídolo grotesco y magnífico, que a sus setenta años y en vísperas de su muerte, bailaba a danza «corrida» y se desplomaba jadeante sobre unos cojines. A esta mujer asociaron los piratas en sus empresas y muchos le brindaron sus afectos amorosos. Pero era muy peligroso el convertirse en su amante o favorito. Las cabezas decapitadas de Essex y Raleigh entre otras tendrían mucho que decir.

Diré para terminar que las incursiones inglesas en las Antillas y el Pacífico para atacar el tráfico naval y las posesiones españolas en las zonas más ricas y más australes de la América del Sur tuvieron una gran trascendencia en la decisión de Felipe II el 29 de diciembre de 1585 de invadir Inglaterra, ante tantas provocaciones y desafíos. Y el fracaso de la Gran Armada tres años más tarde que debía cumplir tal objetivo, no fue sino un episodio más de unas hostilidades navales que duró hasta 1604 cuando ambos contendientes estaban al límite de sus posibilidades económicas y militares, pero que tuvieron como consecuencia primordial resaltar la influencia de la geografía en los conflictos navales, sobre todo en cuanto afecta a las comunicaciones marítimas. Aquella pugna elevó el rango de las guerra locales de la Edad Media y mitad del siglo XVI hasta alcanzar la categoría de universales, y dentro de este contexto mostró también la importancia que en el futuro iba a alcanzar el cono sur de América y la Antártida, hoy integradas en asociaciones regionales de tipo económico como Mercosur – en el contexto de las relaciones internacionales.

El ímpetu descubridor se proyectó más allá del nuevo continente, sobre las aguas del gran océano Pacífico convertida en el siglo XVI en el «lago español»

como lo ha bautizado O. Spate. Ni corsarios, piratas, filibusteros y bucaneros logran quebrar su espíritu. De todos ellos queda el amargo regusto de su ingrata presencia –ajena ya de las deformaciones de la literatura y el cine– irreconciliables enemigos de la acción civilizadora de España en América, de la que como bien supo expresar el poeta, no ha tenido otro verdugo «que el peso de la corona».

BIBLIOGRAFÍA

- CIDONCHA Carlos: *Historia de la piratería en al América española*. Ed. San Martín, Madrid, 1980.
- PÉREZ MALLAINA, E. y TORRES, Bibiano: *La Armada del Mar del Sur*. Instituto de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1971.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española*. Tomos II y III. Editorial Naval, Madrid, 1973.
- GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: *La presencia de Drake y Cavendish en la costa americana del Pacífico Sur*. 2.^a Reunión de historiadores antárticos, Lima, 1974.
- BRADLEY, Peter: *La Armada del Mar del Sur durante el siglo XVIII*. 2.^a Reunión de historiadores antárticos, Lima, 1974.