

Más allá de las murallas: el sistema defensivo de Campeche durante el régimen de los Austrias

Ivan Urdapilleta Caamal

Universidad Autónoma de Campeche, México

Resumen: San Francisco de Campeche es hoy la única ciudad en México, y una de las pocas en el mundo, que conserva gran parte del sistema defensivo montado durante la Colonia. Hacia el final de la etapa de dominación española dicho sistema estaba formado por un recinto amurallado con sus fuertes y baterías a los lados. La arquitectura militar de la ciudad está ligada a que esta padeció largamente agresiones piratas, dieciocho ataques y doce desembarcos de enemigos en sus costas. El proceso de fortificación fue lento y la arquitectura militar fue solo una de las medidas defensivas del sistema imperial español. También la defensa marítima, las gestiones diplomáticas, las disposiciones para aplicar castigos ya sea de orden jurídico o religioso, las milicias y flotillas conformaron la estrategia defensiva de la Corona española.

Palabras Clave: Sistema defensivo, arquitectura militar, piratas, Campeche, México, siglos XVI-XVIII.

Abstract: San Francisco de Campeche is now the only city in Mexico, and one of a few cities in the world that retained much of its defensive system. Towards the end of the period of Spanish rule it was built as a fortification system with an outer wall and gun emplacements (*baterías*). Its military architecture was determined by the presence of pirates on its coasts that had attacked 18 times and endured twelve enemy landings. However, the fortification process was slow and military architecture was not the only defensive policy of Spanish imperial system and maritime defense. Diplomatic efforts, determination to apply legal or religious penalties, militia and flotillas also formed part of the defensive strategy of the Spanish Crown.

Keywords: Defense system, military architecture, pirates, Campeche, Mexico, 16th-18th centuries.

Política de la defensa

Entre saqueadores y saqueados, entre la piratería y las poblaciones, se establece forzosamente un vínculo que varía en tanto las víctimas procuran defenderse. La artillería pronto escala los flancos de las galeras y se instala a bordo, aunque ello las limite en sus movimientos. En 1577, hasta los más pequeños barcos que ingresan al puerto de Sevilla llevan a bordo sus piezas artilleras de hierro o bronce, y su número guarda cierta proporción con su tonelaje. Nada tiene de extraño que el corsario se alimente de navíos o saquee el litoral. Todo es cuestión de provisiones de boca y de oportunidad (Braudel 2005: 293-294).



INDIANA 31 (2014): 219-244
ISSN 0341-8642

© Ibero-Amerikanisches Institut, Stiftung Preußischer Kulturbesitz

Para Leonardo Moreno (Moreno Álvarez 2007: 386-388) son dos las políticas de defensa que combinadas logran dar cierta protección a los caudales americanos. La primera de ellas es la normativa que instaura un sistema de apoyo mutuo, concebido hacia mediados del siglo XVI bajo la forma de sistemas de flotas y galeones periódicos y la prohibición de la navegación de navíos sueltos, que persiste hasta el siglo XVIII. La segunda gran política de la defensa en América consiste en la fortificación (comenzada desde finales del siglo XVI) de los puertos más importantes en términos estratégicos y económicos, no solo construyendo guarniciones y baterías de defensa, sino completos sistemas fortificados en la ciudad.

Pero no son estas las únicas políticas defensivas del sistema imperial español, y las gestiones diplomáticas, las disposiciones para aplicar castigos ya sea de orden jurídico o religioso, las milicias y flotillas también integran la estrategia defensiva de la Corona española.

El Caribe español constituye un gran escenario vulnerable a los ataques piráticos. La seguridad del territorio poblado es mínima, pese a que ya en los días de Colón y Ovando se alzan defensas. Es por ello que a mediados del siglo XVI se promulga la ordenanza que establece la salida periódica de los navíos españoles bajo el sistema de *flotas*. En lo sucesivo, solo naves de 100 toneladas o más podrán conducir cargamentos a las Indias, en flotas de por lo menos diez buques. Se instauran dos salidas anuales, en marzo y en septiembre, y cada flota debe ser protegida por un barco de guerra equipado y mantenido con productos del impuesto de *convoy* o *avería* aplicado a las exportaciones e importaciones. El buque armado debe acompañar a los mercantes hasta que se separen hacia sus respectivos destinos en el Caribe y luego situarse en La Habana. Las naves mercantes que regresan a España, desde Nueva España o desde Tierra Firme, se han de reunir en La Habana y después de tres meses hacer el viaje de retorno en *convoy* (Haring 1984: 251-252).

Durante los siglos XVI y XVII hay variaciones y modificaciones en las normas de los viajes en *convoy* según el momento político, las circunstancias y los intereses puestos en América. De cualquier manera, las *flotas* quedan establecidas y adicionalmente se permite el viaje 'fuera de flota' para abastecer algunas localidades como Santo Domingo y San Francisco de Campeche.

Además, la presencia permanente de piratas y corsarios franceses, ingleses y holandeses en el Mar Caribe desde mediados del siglo XVI lleva a la creación de la 'Armada del Mar Océano' que posteriormente, en el siglo XVII, será formalizada como 'Armada de Barlovento'. Es obvio que la extensión de los dominios españoles hace inviable una Armada capaz de defender todo el territorio. Se recurre entonces a las fortificaciones. Pero las villas de las costas hispanoamericanas son pequeñas y dispersas, con poca población y con dificultades para recibir ayuda inmediata ante un ataque. Entonces se

torna prioritario controlar los espacios de acceso marítimo para consolidar la ocupación de los territorios sojuzgados al interior, sea la Nueva España o la Tierra Firme.

Evidentemente, en el caso novohispano urge asegurarse, en primer lugar, las zonas costeras desde el golfo de México hasta Cartagena de Indias en la actual Colombia. Desde esta región integrada a las zonas de dominio insular español con su sede en la isla de Cuba, los espacios requieren el montaje del sistema defensivo y de resguardo de las rutas comerciales para garantizar el movimiento de riquezas y de hombres concentrados en esta parte del Atlántico, articulándose a su vez con el sistema defensivo establecido en el Atlántico europeo (Montero Soria 2003: 186).

Organización, administración y gestiones diplomáticas

Para Montero Soria (2003: 211), el montaje de un aparato administrativo y de control se expresa metafóricamente en la alusión al ‘imperio de papeles y burócratas’. El aparato administrativo se diseña a partir de la necesidad de controlar y supervisar los movimientos tanto materiales como humanos, así como de delinear formas de prevenir funcionamientos de corrupción, contrabando, fraudes, piratería o guerra.

Estas políticas son visibles en la recopilación de Relaciones histórico-geográficas a partir del siglo XVI. Estas reúnen datos específicos de los territorios del Reino de las Indias, entre ellos la Gobernación de Yucatán. La solicitud expresa de estos y otros documentos sobre la provincia de Yucatán evidencia una clara política de reunir el mayor caudal informativo posible sobre los espacios en los que se ejerce el poder. Se trata de una clara política de recabado, archivo y uso de toda la información geográfica, política, demográfica, económica, cultural y de tránsito disponible.

Uno de los objetivos principales del esfuerzo por concentrar la información se relaciona con la prevención de fraudes. Ello obliga, entre otros, a mecanismos administrativos y de control generalizados en las flotas, donde con las copias necesarias se realiza el registro de lo transportado.

El registro constituye una formalidad obvia e indispensable cuyos orígenes se remontan probablemente a los comienzos del tráfico marítimo medieval. No solo suministra claridad y precisión en los contratos de flete celebrados entre dueños de buques y mercaderes, sino que también facilita la aplicación de derechos aduaneros y otras gabelas reales. Provee a la Corona de un medio fácil para informarse del movimiento mercantil, consideración importante para un Gobierno que sigue la política paternal característica de los Habsburgo españoles (Haring 1984: 75).

Otra área de importancia en el diseño del sistema imperial es el establecimiento, mantenimiento y supervisión de un verdadero sistema de espionaje para hacer frente al enemigo, así como uno de inteligencia para el control interno de las propias dependencias coloniales. Como ejemplo del impulso oficial a estas modalidades, en una Instrucción de 1583 se faculta a Pedro Vique Manrique para “gastar lo necesario en la

contratación de espías que den aviso de los movimientos enemigos, con cargo al dinero de la Real Hacienda” (Cruz Barney 1999: 39). También la instauración de puntos de vigía puede ser considerada parte del sistema de espionaje y defensa.

La existencia de estos mecanismos de espionaje articulados con formas de contra-espionaje y con maniobras tendientes a engañar y confundir las intercepciones piratas, es manifiesta en la carta que el capitán general de la flota de la Nueva España Pedro Menéndez de Valdés escribe a los jueces y oficiales de la Casa de la Contratación en Sevilla:

En esa ciudad y en Lisboa y en Ceuta hay muchos espías que a razón deben de avisar al rey de Francia y a los de su Consejo todas las cosas en que el francés puede dañar a su majestad o su majestad le puede dañar a él [...] y podrá ser quel francés aguarde las nuevas [...] porque saben [...] el cuándo llegamos a estas partes y cuándo podremos ir a España y la hacienda que llevamos y la fuerza, que ninguna cosa les será secreto; y conforme esto sin perder tiempo, podrían hacer algunas armadas que a vuestras mercedes sabiéndolo los pondrán en muy gran confusión y aún a todo el reino (Menéndez de Valdés 1939-1942: 58-59).

Allí señala de manera precisa la estrategia y el itinerario, que articula en tiempos y espacios con el sistema de informaciones existente para facilitar el regreso de su flota, disminuyendo al máximo las posibilidades de ataques enemigos:

[...] y trabajaré de llevar de aquí mis navíos bien adrezados y bastecidos de manera quen aquella Habana no tenga a qué detenerme sino ocho o diez días; [...] luego haré queste patax o el de Tierra Firme se vaya adelante con los despachos y para que si topare con alguna armada que vuestras mercedes tengan hecha me aguarde entrel cabo de San Vicente y el de Santa María quince o veinte leguas en la mar, [...] y si por ventura el patax de Nombre de Dios hubiese ya salido de la Habana escribo al gobernador de aquella ciudad despache luego éste que se vaya, pues ya el francés tendrá aviso (Menéndez de Valdés 1939-1942: 58).

Un detalle a tener presente es que en la documentación que señala rutas, tiempo y dimensiones de las flotas en general –como la citada– a manera de medidas de precaución y de prevención, desde el punto de vista del diseño de estrategias militares de navegación, se proyectan distintas alternativas de itinerarios en función de condiciones climáticas y presencias identificadas de naves enemigas.

En este sentido, en San Francisco de Campeche, al igual que en otros puertos hispanoamericanos, la importancia del manejo de la información y el espionaje queda evidenciada en las continuas referencias a preparativos de defensa ante los posibles ataques a la villa, al recibirse noticias de depredaciones en otros puntos caribeños o del Golfo de México. Es de esta manera que, ante la necesidad de preparar milicias y aumentar la vigilancia estricta por medio de vigías, la organización previa, la adecuada información y el aviso de los pormenores que ocurran en la costa a su cuidado cobran vital importancia en la defensa territorial.

Otra de las medidas empleadas por la Corona española para defender su sistema imperial es la actividad diplomática. Los tratados con Inglaterra en los primeros años del siglo XVII y del reinado de Felipe III cobran vital importancia cuando se mira el panorama conflictivo que este monarca hereda de la contienda abierta entre Felipe II e Isabel I.

A estas alturas, Drake –héroe nacional, almirante real y alto funcionario de la Marina inglesa– no puede alegar que actúe por su cuenta: los actos del gran marino son actos oficiales del Gobierno inglés. A comienzos de 1586 Drake toma Santo Domingo y la retiene durante un mes. De allí se dirige a Cartagena de Indias, que permanecerá dos meses en su poder.

En este contexto, en 1588 Felipe dispone de su ‘Gran Armada’ o ‘Armada de Inglaterra’ que termina siendo vencida en el canal de La Mancha. Este es el punto más álgido de las confrontaciones entre Felipe II e Isabel I. Confrontaciones que se trasladan a la América española en forma de piratería y contrabando, y que Felipe III procura detener en forma pacífica con la oportunidad que le brinda la llegada de Jacobo I al trono de Inglaterra.

El 28 de agosto de 1604 se firma el *Tratado de paz, alianza y comercio entre el Rey Felipe III y el Rey de Inglaterra Jacobo I*, por el que se establece que ninguna de ambas partes ha de brindar ni consentir que sus respectivos vasallos brinden ayuda, favor o consejo tanto por mar como por tierra a los enemigos, contrarios y rebeldes de la otra parte.¹ Ya bajo el reinado de Felipe IV, en 1625 entra España en guerra con Inglaterra, a la que pone fin en 1630 la firma el 15 de noviembre del *Tratado de paz, confederación y comercio entre el Rey Felipe IV y Carlos I Rey de la Gran Bretaña*. Pero en este contexto de continuas confrontaciones se destaca la firma, el 8 de julio de 1670, de un nuevo tratado de paz entre España e Inglaterra. En virtud del mismo, Jamaica recibe la orden de colaborar en la limpieza y erradicación de piratas en el mar Caribe mientras se ofrece a los piratas la alternativa del indulto real para su conversión a colonos o para su ingreso a la Armada, o bien ser exterminados. Ello determina que los piratas ingleses emigren a las posesiones francesas en América para continuar con sus depredaciones (Cruz Barney 1999: 31).

Este es el momento en que la hegemonía territorial de España en América comienza un proceso de fragmentación lenta pero constante. En adelante, los tratados que firme España con otros estados europeos tendrán como objetivo el reconocimiento de las posesiones americanas por las naciones extranjeras, más que la protección ante ataques piratas.

1 “Tratado de paz, alianza, y comercio ...”, Arts. 5, 6, 17 y 22. Referenciado por Cruz Barney (1999: 29-30).

El repartimiento de presas e Instrucciones para el castigo a los piratas

El establecimiento de reglas claras y transparentes en el repartimiento de las presas tomadas a los piratas y corsarios enemigos constituye uno de los principales medios para combatir la piratería. Ya para 1513 don Fernando y doña Juana establecieron que para el repartimiento de presas, siendo de la Armada Real, el quinto y dos partes más han de ser para el Rey, y si fueran particulares, el quinto para el Rey y el resto para repartir entre los apresadores.² En 1556 se establece mediante ‘real cédula’ dirigida al presidente, oidores y Audiencia de la Nueva España, la orden de pregonar en Veracruz y demás ciudades y villas de la Nueva España que:

[...] ninguna persona, vezino, morador o visitante de las mismas puede contratar con ningún navío corsario francés, ni comprar dellos cosa alguna [...] assi de las presas que ellos hubieren hecho como de otras cosas que llevaren para vender a essas partes, so pena de que el que lo hiziere por el mismo caso incurra en el perdimento de la mitad de todos sus bienes para nuestra cámara y fisco, y sea desterrado de essa tierra, y embiado a estos reynos.³

En este contexto, suele ser recurrente que las ‘naces corsarias españolas’ o bien de la Real Armada, tras el combate con los piratas de otras nacionalidades, realicen represas de bienes tomados a los pobladores inocentes sin importar si se trata de españoles o extranjeros (Cruz Barney 2002: 382). En 1584 Felipe II fija ya con claridad el derecho que tienen los legítimos dueños de recuperar sus pertenencias perdidas en manos de piratas y corsarios extranjeros al establecer que:

[...] siempre que hizierdes algunas presas en los dichos corsarios y enemigos, si en ellas huviere algunas haziendas de qualquier calidad que sean, que ayan robado a subditos y vasallos mios, lo deis y entregueis enteramente de la manera que lo hallaseres a cuyo [dueño] fuere, luego sin dilacion, ni poner en ello impedimento alguno.⁴

Una discusión muy interesante es la de Abreu y Bertodano (1746), quien afirma, en relación con las presas hechas por piratas, que estos no hacen suyas las embarcaciones que apresan por el hecho de que no son verdaderos enemigos, sino malhechores. Sin embargo, en la práctica, lo represado a los piratas corre la misma suerte que lo represado a los enemigos, tal como lo establecen las Ordenanzas de Corso de 1621 a 1718 para alentar a los armadores a que persigan a los piratas por la “pública utilidad, á los que

2 Cruz Barney 1999: 19. “Capítulo de la Instrucción que se dio a Pedro Arias de Ávila, al tiempo que fue proveído por gobernador y Capitán General de la provincia de Tierra Firme en nueve de Agosto de quinientos y treze años, que declara la orden que se avia de tener en repartir las presas” (Encinas & García Gallo 1945-1946: Tomo IV, fol. 29).

3 “Cédula que manda a los vezinos y moradores de las Indias, que no traten no contraten con ningún corsario francés, ni compren dellos cosa alguna, ni les vendan mantenimiento”. 6 de marzo de 1557 (Encinas & García Gallo 1945-1946: Tomo I, fols. 448-449).

4 “Cédula que manda que si hizieren presas enemigos corsarios las galeras de las islas de barlovento, y en ellos uviere hazienda que se aya robado a súbditos de sus Majestad, se les entregue luego”. 29 de mayo de 1584 (Encinas & García Gallo 1945-1946: Tomo IV, fol. 33).

haciendo servicio al Estado, exponen su vida, y hacienda a los peligros del Corso” (Abreu y Bertodano 1746: Introducción).

Por otra parte, la valiosa e interesante publicación de documentación realizada en 1945 por el Archivo General de la Nación en los talleres de la universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), sobre tres procesos abiertos contra los piratas David Alexandro, Guillermo Calens (William Collins) y Pierre Safroy, constituye un cúmulo de valiosas aportaciones para reconstruir el sistema de vigilancia, espionaje e imposición de penas a la actividad de piratería, así como para identificar el perfectamente estructurado sistema de supervisión sobre la totalidad de la población en muy distantes espacios, la construcción de un discurso que justifica y legitima argumentalmente la actividad de vigilancia policiaca y eclesiástica de las instituciones, así como la inserción ideológica de esta en los ámbitos del poder español.

Resulta ilustrativo, en este sentido, el proceso que se realiza contra el tripulante Pierre Safroy luego que fuera procesado junto con sus diez compañeros por el Gobierno de Yucatán. La autoridad condena y ejecuta en la horca a cuatro de ellos, mientras los seis restantes son sentenciados a ‘muerte civil’, lo que significa su esclavización. A pesar de tratarse de la conclusión de un proceso en manos de la Justicia ordinaria, estos son reclamados por otra instancia judicial, la institución de supervisión y control de la actividad religiosa, argumentando que [en el]:

[...] Santo Oficio hay información que un navío de franceses anduvo en días pasados, por el mes de mayo de este presente año de 1571, por la costa de Yucatán, robando y quemando los navíos que topaban de cristianos, y saltando en tierra en la isla de Cozumel y otras partes, robaron y profanaron los templos, quebrantando las imágenes, diciendo, teniendo y creyendo con dichos y hechos pública y escandalosamente la secta de Martín Lutero y sus secuaces, y alabándolo, comiendo carne el viernes y persuadiendo a los indios que la comiesen, diciendo injurias de S. S. y del Rey nuestro señor[...].⁵

El proceso resume la superposición de lo ideológico sobre lo jurídico en el terreno político. La cita anterior permite advertir la predominancia de la justicia divina sobre la humana, pero también una lucha ideológica y religiosa en la cual quien no profese la fe católica no solo es infiel, hereje y traidor, sino también un agitador que representa un alto riesgo de persuasión sobre los indios.

En este sentido, la carga ideológica contra la piratería se puede palpar en los documentos que refieren a los ataques a Yucatán a partir de la segunda mitad del siglo XVI y que en gran medida son contra la villa y puerto de San Francisco de Campeche. Bajo el principio de único puerto —en este caso de la gobernación de Yucatán— San Francisco de Campeche será, durante el régimen de los Austrias, el puerto de la provincia más afectado por la piratería.

5 “Denuncia del fiscal”. México, 20 de noviembre de 1571 (Jiménez Rueda 1945: 15).

Pero tampoco se puede atribuir a la carga ideológica todo el peso de la política contra los enemigos del Imperio. Y en este punto regresamos al proceso contra Pierre Safroy y sus compañeros para señalar la claridad de la política imperial en cuestiones de orden estratégico que le permite plantear los inconvenientes de la presencia de los piratas en Mérida, al señalarse que:

[...] hombres que tantos y tan graves delitos han cometido no merecían se les diera la vida, ni que estén ni residan en estas provincias, porque como dicho tenemos, ellos saben los puertos y costas de ellas, y si en ellas residen, se podrían huir y tomar un navío, e aliarse con más gente luteranos; e sabiendo la poca gente que hay, así en esta ciudad como en todas estas provincias, se podrían apoderar de ellas e roballas, de que se recrecería grandísimo daño, muertes e pérdidas de haciendas e otros mayores inconvenientes, de más que podrían sembrar entre los naturales esta tan mala seta luterana.⁶

Esta precaución es la que en buena medida lleva a muchos piratas ante el Tribunal del Santo Oficio, donde se observa como una constante la baja presencia de cargos referidos a actividades de piratería como ‘latrocinios, robos y sacrilegios’ y una alta alusión a cargos ideológicos como ‘herejía, luteranismo y protestantismo’.

Otra constante, al menos en la relación de enjuiciados de Gonzalo Báez-Camargo (Báez-Camargo 2008: 199ss.) es que la mayoría de los extranjeros que caen en manos de la Inquisición y que son enjuiciados por estos últimos cargos son piratas o corsarios y es de resaltarse el hecho de que los ejecutados –sean ellos quemados o ahorcados– representan una minoría. La mayoría de los condenados reciben penas como portar sambenito, ser azotados, enviados al trabajo en minas o a galeras. Báez-Camargo seguramente no analiza la totalidad de los casos, pero sí presenta una extensa nómina de protestantes enjuiciados por la Inquisición y cuyos datos en general suministran un panorama de la situación.

En la relación que aporta Báez-Camargo se puede observar que en el siglo XVI los enjuiciados son en casi un noventa por ciento ingleses y franceses (28 y 19 respectivamente), mientras los sentenciados de otra nacionalidad en ningún caso serán más de dos (holandeses, belgas, alemanes, irlandeses, bohemios, griegos, etc.). En el siglo XVII la nacionalidad de los procesados se diversifica y la mayoría de ellos son flamencos (15), seguidos en importancia por alemanes, holandeses, franceses e ingleses (hasta 8), mientras los menos son españoles, escoceses, húngaros y suizos, entre otros. Resulta claro que la actuación del Santo Oficio se mantiene en estrecha relación con las coyunturas políticas específicas de cada siglo abordado.

6 “Petición de los oficiales de la Real Hacienda”. Mérida, 28 de julio de 1571 (Jiménez Rueda 1945: 106)..

Defensa marítima

El desarrollo y ampliación de los circuitos e itinerarios mercantiles, los volúmenes y riquezas transportados, así como los conflictos europeos llevan a que en 1521 la Corona de España disponga la creación de una pequeña armada que, según Francisco Calderón (Calderón R. 1988: 518), consta de tres carabelas que Carlos V destina como escolta de los barcos desde Sevilla hasta Canarias en su viaje a las Indias. Esta medida no es suficiente y en 1526 se adopta, como principal precaución, la de ordenar a los navíos mercantes de la Carrera que no realicen el viaje aislados, sino en grupos y bien armados para que se presten asistencia mutuamente. Esta providencia también resulta insuficiente ante la incursión de piratas y corsarios en el Caribe, obligando a la Corona en 1535 a reglamentar minuciosamente el armamento de los barcos según su tonelaje y que una flota de 20 barcos debidamente protegidos se haga por primera vez a la vela en 1537 para custodiar las remesas de metales preciosos a España.

Hacia 1552 el Consulado de Sevilla ya ha sugerido la fundación de dos escuadras, una para vigilar las costas peninsulares y otra para el Mar de las Antillas. La Armada Real de la Carrera de Indias ocasionalmente desaloja a los enemigos de España de las Islas de Barlovento (Alvarado Morales 1983: 16-17). Los barcos de guerra suelen acompañar a los mercantes normalmente hasta Cartagena y La Habana, pero a partir de 1554 uno o dos de ellos siguen regularmente en convoy hasta Veracruz como consecuencia del aumento de la producción argentífera en Nueva España (Calderón R. 1988: 517-522).

Lo importante es que entre los siglos XV y XVI, entre los navíos de origen atlántico, se produce una reducción de los grandes veleros y un rápido incremento de los barcos de pequeño tonelaje. Esta victoria del barco de velas pequeñas sobre los grandes navíos mediterráneos, victoria del más veloz y barato sobre el armatoste que requiere tanto tiempo de carga y que se ampara en privilegios monopolísticos, marca el comienzo de una enorme transformación tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo (Braudel 2005: 399).

Así es que holandeses, ingleses y franceses se dedican todavía con mayor furia a la piratería de una orilla a otra del océano, saqueando las costas mal resguardadas y atacando a los grandes galeones de las Indias. En estos encuentros triunfan a menudo los barcos piratas gracias a su mejor artillería, su mayor rapidez, su gran resistencia contra el mar y el viento. Un navío de 200 toneladas puede llevar “tantos y tan grandes cañones como un navío de 800”: esta invención, “la quintaesencia del mar”, permite a estos navíos caer como insectos sobre las unidades excesivamente grandes, torpes y lentas de los ibéricos (Montero Soria 2003: 165).

Por otra parte, en el área americana son especialmente atractivos los centros que permiten obtención y acopio de madera. Así, la madera del Brasil o la de Campeche generan operaciones navales y de piratería; esta última es también aprovechada por los grupos estacionados en Antillas y Jamaica. Para Braudel (2005: 137-138) es erróneo considerar que las islas antillanas inglesas sean únicamente bases comerciales o que su

función se limite a su propia superficie. De Jamaica parten hacia las costas de Yucatán barcos cargados de esclavos armados de hachas para cortar madera de Campeche. Es por ello que el puerto de San Francisco de Campeche tiene un atractivo adicional para asaltos piratas. Es, además, obviamente, una fuente de madera importante para Nueva España, que allí se abastece para el mantenimiento de flotas y para trabajos de construcción en el golfo de México.

Los sistemas de vigía en mar y la Armada de Barlovento

Ya señaladas las desventajas y lentitud de la navegación española, también es cierto que durante la época de Felipe II avanzan los conocimientos de náutica, astronomía, geografía, hidrografía, cosmografía y milicia, entre otras disciplinas. Estos progresos permiten a los españoles idear y construir barcos nuevos y perfeccionar otros. Por ejemplo, los ‘galeoncetes’, naves de menor calado que el galeón, construidas por primera vez en Cuba a partir del concepto desarrollado por Pedro Menéndez de Avilés. La ‘galeaza’ y la ‘galizabra’ son concebidas por los hermanos Álvaro y Alonso Bazán; reúnen las condiciones de la galera y la nao. Los ‘felibotes’ o ‘filibotes’, llamados así en honor a Felipe II, son embarcaciones ligeras sin popa, usadas en los cruceros y avisos de Indias. Los ‘escorchapines’, barcos de vela latina, sustituyen a las carabelas. Finalmente, las ‘galeras’ experimentan cambios en los remos (Fernández Duro 1972-1973: Tomo III, 173-201).

Además, al ‘escudo antillano’ se debe sumar el diseño y montaje de fuerzas defensivas en las costas atlántica y pacífica americana que van desde los guardacostas reales, las armadas, el apresto de corsarios particulares hasta una serie de disposiciones en materia de presas, propiedad de las mismas e instrucciones específicas relacionadas con la manera de castigar a los piratas. Dichos ‘guardacostas reales’ con antecedentes en la Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía, que en 1521 realiza vigilancia de llegada y salida de flotas en el Atlántico europeo, cuentan con un régimen jurídico definido tanto por las disposiciones contenidas en las ordenanzas de corso, cédulas sobre comisos y ordenanzas de la Armada, como también por disposiciones específicas para cruzar las diferentes regiones americanas. Así, nos encontramos con disposiciones locales para los guardacostas que están encargados de vigilar el seno mexicano, o con disposiciones para guardacostas de la isla de Cuba (Cruz Barney 1999: 8).

En 1627 Felipe IV intenta una ‘Unión de Armas’ entre Nueva España y Perú, la creación de una armada para la defensa de las costas americanas. Se gesta un aumento a los impuestos del naípe y la alcabala. La armada nunca se forma y el dinero del impuesto se destina a otras cosas. No es hasta 1635 que Felipe IV ordena la fundación y el establecimiento definitivo de otra armada, esta vez con jurisdicción permanente en el Caribe y el seno mexicano. Para entonces, el estado de beligerancia de Holanda y Francia contra España amenaza los intereses imperiales españoles en las provincias de ultramar (Alvarado Morales 1983: 26).

Los documentos demuestran que además de los propósitos eminentemente políticos y económicos, las convicciones religiosas de la Corona desempeñan un papel singular en la conformación de la política defensiva del Imperio español en el siglo xvii. Por ejemplo, con motivo de la declaración de guerra contra España por parte de Francia en 1635, una Cédula Real al Marqués de Cadereyta explica las causas de la justa equidad que obligaban a obrar en defensa de la fe y la monarquía.⁷ De esta manera, no es sino hasta entrado el siglo xvii cuando el sistema defensivo español termina de instalar una maquinaria permanente, con la creación de la Armada de Barlovento, que cuenta inicialmente con cuatro galeones y un patache (Montero Soria 2003: 186).

Claro está que los planes defensivos en programas y papeles se expresan de manera distinta en la realidad: la Armada de Barlovento, además de sus altos costos críticamente señalados y del excesivo tiempo perdido en puertos, suele quedar demasiado lejos de los lugares de enfrentamientos reales, como fue el caso del ataque y saqueo de *Lorencillo* a Veracruz en 1683. Se debe agregar que entre 1641 y 1749, en poco más de un siglo de operaciones fallidas de la Armada de Barlovento, se detectan en ella: contrabando, tráfico de esclavos, trata de prostitutas, introducción de cacao de Guayaquil embarcado en Portobelo y toda clase de malos manejos (Montero Soria 2003: 192-193).

En 1668 parte de la Armada regresa a España. De las naves que quedan en América, una se hunde cerca de Campeche, mientras el resto se pierde en un encuentro con la flota de Henry Morgan en 1669, frente a Maracaibo. Finalmente, en 1703 la maltrecha Armada es reforzada con dos fragatas de fabricación campechana, pero sigue lánguida e inútil hasta 1749, cuando es disuelta por orden real (Antochiw 2006: 38).

La defensa de la sonda de Campeche

La falta de protección de las embarcaciones se hace evidente cuando en 1628 un pirata holandés (Peter Heyn) logra apresar en el canal de Bahamas a la flota española que conduce ocho millones de pesos de Veracruz a Sevilla. La pérdida progresiva del control de los mares requiere medidas urgentes, y Felipe iv ordena ese mismo año la creación de una Armada guardacostas cuyo sostenimiento debe correr por cuenta de las provincias de Nueva España interesadas en la medida.

En Yucatán, una asamblea de los ayuntamientos de Mérida, Campeche, Valladolid y Bacalar se encarga de recaudar la contribución que sobre cacao, vino, naipes, ropa y otros artículos, debe producir durante quince años los siete mil pesos anuales que la provincia debe aportar. Es así como el conde de Peñalva (gobernador de Yucatán) ordena el apresto permanente de una fragata armada en guerra para vigilar la costa desde Sisal hasta la Laguna de Términos. Para su sostenimiento se propone al rey usar el producto que se paga para el sostenimiento de la Armada de Barlovento (Antochiw 2006: 38).

7 “Real Cédula” del 28 de junio de 1635, Archivo General de la Nación, México (AGNM), Ramo de Reales Cédulas Originales, I, exp. 141, f. 255. Citado por Alvarado Morales (1983: 112).

Tras el ataque de *Lorencillo* al puerto en 1672, el Virrey marqués de Mancera envía a Campeche cincuenta soldados y artillería competente para varios reductos, mosquetes y pólvora. Se determina quitar a los ingleses la explotación y corte de palo de tinte para entregársela a los españoles, lo cual no sucede. Asimismo se promete el envío de trescientos soldados y mientras tanto dos barcos de Campeche son destinados a la vigilancia provisional: La Carnicera, de propiedad particular, y La Pescadora, de real servicio, que han estado transportando sillares a San Juan de Ulúa. Además, la Corte de Madrid ordena que se ponga en ejecución el proyecto del gobernador Escobedo de fabricar en la costa de la península de Yucatán pequeñas fortalezas, y se continúe la construcción de dos fragatas y dos barcos más iniciada por Escobedo e interrumpida por el incendio que desató *Lorencillo* (Sotelo Regil 1963: Tomo I, 142-143).

Es clara la preocupación de que para garantizar la defensa de la sonda de Campeche es necesario limpiar la costa, expulsando a los extranjeros asentados en la Laguna de Términos. En 1673 el virrey Antonio Sebastián de Toledo, Marqués de Mancera, envía la primera de cinco expediciones para tal fin, que él mismo detalla en la Instrucción que deja a su sucesor Pedro Nuño Colón:

Y envié una fragata y tres barcos a cargo del capitán don Mateo Alonso de Huidobro y las órdenes convenientes para que procurase quemarla y rendirla, y se logra al fin, obligándolos a varar y a pegarse fuego, huyendo la gente al monte [...] y habiendo armado tres fragatas y una balandra, bien tripuladas de artillería, municiones y gente de mar y doscientos infantes del presidio, se hizo a la vela el 14 de agosto y no logró más efecto que el apresar algunas pequeñas embarcaciones con pocas armas y bastimentos y ninguna gente, no porque faltasen de la Laguna de Términos navíos enemigos sino por no hallar los nuestros bastante agua en la barra para entrar a atacarlos (Piña Chán 2001: 70).

En los siguientes años –1680, 1704, 1707– el Gobierno español lleva a cabo ataques similares a la Laguna del Carmen, los que solo consiguen la expulsión momentánea de piratas. Recién en 1717 se logra de manera definitiva su expulsión de la isla, la que en adelante ha de llamarse del Carmen, y se establece allí un presidio.

Un aspecto importante a considerar, son las características geográficas de la costa norte de Campeche. Su población desde la época precolombina es reducida, debido a la escasez de tierra firme: toda la franja costera consiste en manglares y pantanos salinos, interrumpidos por petenes y algunos segmentos de playa. En 1766, Juan de Dios González lleva a cabo un reconocimiento de la provincia señalando que en la costa norte de Campeche “no hay más abrigo que Jaina [... que] hallase por naturaleza guardada por los más bajos de fuera”,⁸ y añade que:

8 “Reconocimiento y estado de la Provincia de Yucatán ..., por el Ingeniero Juan de Dios González”, en Campeche a 18 de febrero de 1766, AGI, México 3157. Citado por Victoria Ojeda (2000: 34).

La bahía de Campeche y su puerto se comprende entre Lerma y punta de Jaina. Es abrigo de todos tiempos pero tiene poca agua, los barcos grandes se quedan fondeados a seis, y siete leguas, descargadas se aproximan hasta una o tres cuartos en parajes conocidos.

Lo bajo de las aguas costeras es señalado continuamente en las descripciones de la sonda de Campeche como un serio problema para las embarcaciones españolas que deben velar por su seguridad debido a su gran porte, en contraste con la anotada ligereza de las embarcaciones piratas.

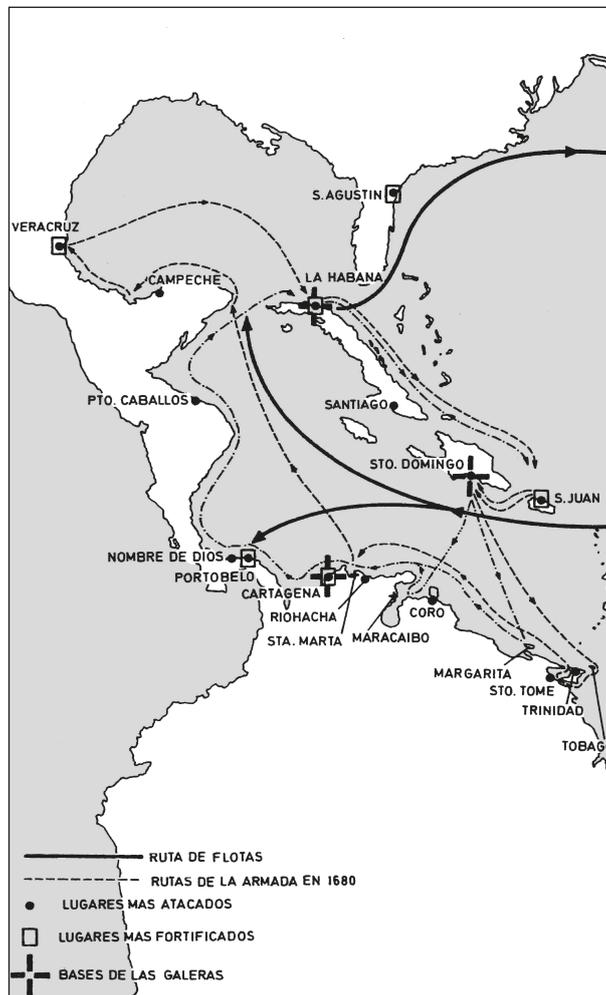


Figura 1. Ámbito de la Armada de Barlovento (mapa elaborado por I. Urdapilleta Caamal en base a Morales Padrón 1988: 489).

Defensa terrestre

Las zonas críticas del Imperio español en los siglos XVI y XVII se hallan en el Atlántico, en los espacios próximos a la península ibérica y en el área caribeña que se mantiene guarnecida por la distancia hasta que los atacantes cuenten con bases americanas. Entonces se hace imperativo programar un sistema defensivo terrestre. Es así como, según Wood (1987: 26), las diversas zonas geográficas dominadas por la España de los Austrias se pueden determinar con base en los enclaves estratégicos que, en su acción defensiva, la Corona materializa en una serie de fortificaciones del Caribe. Dichas construcciones pueden considerarse signos del poder español en las tierras americanas, primero en relación con la empresa conquistadora y después como parte del circuito comercial.

El 'escudo antillano' y la arquitectura militar

Partiendo de las consideraciones de Montero Soria (2003: 186) para analizar la conformación del sistema defensivo montado como un verdadero 'escudo', el 'antillano', es necesario ubicar el espacio en el que se desarrollan los sucesos y procesos de diversos órdenes: administrativos, de construcción, portuarios, comerciales, bélicos, políticos, militares, de tránsito humano. Todos ellos constituyen factores contextuales que interactúan de manera permanente en la relación antagónica de piratería-defensa.

El esfuerzo realizado por el Imperio español se ve coronado por el establecimiento de un conjunto portuario interconectado apoyado por el sistema de fortificaciones defensivas y señalado como 'escudo antillano' o 'escudo indiano', integrado por una cadena de puertos-fortaleza que desde el Norte se inicia con el de San Agustín de la Florida, continuando en el litoral continental con San Juan de Ulúa, Campeche, Panamá, Portobelo y Cartagena de Indias, a los que deben sumarse los puertos-fortaleza insulares de las Antillas, ubicados en Santo Domingo, Puerto Rico y La Habana. Este conjunto de edificaciones defensivas, portuarias, administrativas y comerciales se van construyendo, de manera paulatina pero permanente, desde los inicios de la Conquista. Culminarán su estructura recién en el siglo XVI y en los siglos XVII y XVIII serán respetables fortificaciones. A este 'escudo' debemos sumar un diseño y montaje defensivo en las costas del Pacífico americano (Montero Soria 2003: 188-189).

España deposita sus principales esfuerzos en este 'escudo' defensivo, que suma a las fortificaciones instaladas tierra adentro; realiza inversiones para asegurar el funcionamiento de su circuito comercial, donde enfrenta tempranamente fuerzas navales enemigas que también hacen de las islas caribeñas sus bases ofensivas y de funcionamiento.

Para la obra de fortificación del puerto y bahía de Matanzas en La Habana, dotada en 1692 con 30 000 pesos, se remiten 25 000 en 1683 por cuenta del virrey conde de Paredes, y 5 000 más en 1692. La isla de Puerto Rico, a la que se asignan 40 000 pesos a

razón de 6000 pesos anuales para el Morro, cerrar el fuerte de San Cristóbal y castillos de San Antonio y San Germán, únicamente percibe 6000 pesos en 1688 y otros 5000 más en 1691. De los 30 000 destinados a la isla de Cuba para emplear en la reedificación y fábrica del Castillo de la Roca de San Pedro, se remiten 6000 en 1688, 5000 en 1691 y 2000 en 1692. Además se están abaluartando desde 1670 el castillo de San Juan de Ulúa en Veracruz y el puerto de San Francisco de Campeche, preparando las murallas de Santo Domingo y fortificando el castillo de San Marcos en San Agustín de la Florida (Gutiérrez Lorenzo 1996: 347-348).



Figura 2. Sistema defensivo hispanoamericano (mapa elaborado por I. Urdapilleta Caamal en base a Morales Padrón 1988: 486).

El diseño del ‘escudo antillano’ pone de manifiesto la política española en cuanto al control territorial como elemento de vital importancia para asegurar la estabilidad del espacio comercial. La construcción de un sistema de fortificaciones denota una clara ideología en la cual la defensa terrestre a través de las fortificaciones se convierte en uno de los componentes esenciales del arte de la guerra. Los españoles conocen bien su uso: su experiencia de casi tres cuartos de siglo en la guerra con los Países Bajos les permite

innovar en materia de asedio, pero también en la construcción de fuertes y su defensa. En síntesis puede afirmarse que si edificar una red de fortalezas como la realizada en el territorio hispanoamericano es costoso, no lo es tanto como mantener un ejército para la defensa del inmenso espacio imperial.

Dentro del esquema defensivo, hay que agregar un pequeño eslabón de la cadena a la creación de flotas, fortalezas y fuerzas navales y terrestres: el montaje de puestos o lugares de ‘vigías’ y la realización, por orden de Carlos V, el 7 de octubre de 1540, de ‘alardes’ en las zonas costeras, tanto para prevenir de posibles movimientos navales de piratas, como para posibilitar que la población estuviera físicamente preparada y dispusiera de las armas necesarias para defenderse en casos de ataque:

[...] para que los vecinos de los puertos tuvieran en sus casas las armas necesarias para el caso de que llegaren los corsarios a infestarlos, y que los que pudieren tengan caballos, de manera tal que estuvieran en todo tiempo prevenidos para lo que se ofreciere. Para ello debían hacer alarde en cada puerto tres veces al año, de cuatro en cuatro meses, para conocer el número de personas y caballos disponibles, así como las armas con que cuentan. De cada alarde debía enviarse testimonio signado de escribano público al Consejo de Indias.⁹

Esta disposición ordenada a los virreyes, presidentes y gobernadores en Indias por Carlos V en 1540 es confirmada, posteriormente, por Felipe II en 1570.

Los caminos son asegurados mediante un sistema de vigías por lo general dispuestos en los poblados aledaños. En nuestro caso, la ruta más importante comunica el puerto de San Francisco de Campeche con la ciudad de Mérida, ya sea en forma de garitas de control o de trincheras para el resguardo ante un posible ataque, como las reportadas por Victoria Ojeda en distintos puntos de Yucatán y Campeche.

De hecho, desde 1561 el rey Felipe II ordena a los virreyes y gobernadores poner los centinelas que fuesen necesarios para la defensa de los principales puertos de las Indias (sistema de vigías costeras). Este sistema preventivo y defensivo debe haberse implantado en varios puntos de la costa peninsular desde tempranas fechas: durante el Gobierno de Don Francisco de Solís (1581-1586), ante la noticia de que los piratas habían tomado Santo Domingo, se manda poner vigías y gente a caballo en todas las atalayas de los puertos, para que, apenas avistada alguna embarcación sospechosa, se informe al gobernador.¹⁰

En el caso de Campeche, a pesar de no contarse con instrucciones explícitas para la construcción de un sistema de atalayas costeras, se levantan en las inmediaciones a la villa atalayas principalmente de madera, aunque también pueden ser considerados

9 “Que en los puertos de mar se hagan alardes y reseñas tres veces al año”, el Emperador don Carlos y el Cardenal gobernador, en Madrid a 7 de octubre de 1540, Don Felipe II en Sevilla a 7 de mayo de 1570, Lib. IV, Tit. V, Ley 20. (León Pinelo 1992).

10 Molina Solís (1943: Tomo 1, 209); Victoria Ojeda (2000: 40-41).

como tales algunos fuertes de cal y canto. La probable ubicación es a barlovento, pues en un mapa de la primera mitad del siglo XVII se hace mención de una vigía en un punto cercano al cerro de la ‘vigía vieja’, donde se alza el reducto de San Miguel en el siglo XVIII.

José Enrique Ortiz Lanz define ‘atalaya’ o ‘vigía’ como una torre o castillejo establecido sobre un punto eminente y en comunicación con otros que sirve para transmitir con rapidez, por medio de humo o ahumadas de día y hogueras de noche, la noticia de la entrada del enemigo (Ortiz Lanz 1996: 173). Partiendo de esta definición, Ortiz Lanz considera que el fuerte de Lerma también cumple la función de vigía. Se le pueden agregar las atalayas de Seibaplaya y Champotón como edificaciones con el mismo propósito.

En cuanto a las fortificaciones, desde las primeras décadas del siglo XVI se construyen inmuebles de carácter defensivo en Hispanoamérica –casas-fuertes, torres, baluartes y murallas– cada vez que el acoso enemigo amenaza con acabar las poblaciones indefensas importantes y cada vez que las arcas reales son vaciadas por los ladrones del mar. De este modo, a lo largo del primer siglo colonial, San Cristóbal de La Habana, la Villa Rica de la Vera Cruz, San Agustín de la Florida, Santo Domingo, San Juan de Puerto Rico, Cartagena y Portobelo, es decir, las más añejas e importantes poblaciones del continente que fungen como las puertas del Nuevo Mundo, son objeto de variadas formas de fortificaciones defensivas.

Evidentemente, San Francisco de Campeche no figura en esta selección porque no es lo mismo ser el principal puerto de una provincia aislada de menor importancia que uno de los puntos neurálgicos de los virreinos novohispano y peruano, o el puerto de la entrada a ambos por el golfo de México.

Es importante señalar que tanto en el litoral atlántico sudamericano como en la sección central de las costas del golfo de México y Guatemala, si bien los recursos madereros son satisfactorios, en contraposición, la obtención de piedras y minerales para la construcción son escasos. Por ejemplo, dado que la fortaleza de San Juan de Ulúa está situada en una isla formada por un arrecife, su montaje y paulatina edificación exigieron, ante la falta de piedra en el litoral cercano, la costosa extracción manual de la piedra arrecifal con el consecuente desmantelamiento del sistema arrecifal circunvecino, lo cual significó, además, un esfuerzo extremadamente difícil, arriesgado para la vida humana por el buceo y trabajo de cortado. Por otro lado, dadas las dificultades para conseguir buena piedra caliza, gran parte debe ser transportada desde Campeche (Montero Soria 2003: 203). A diferencia de Veracruz, la abundancia de piedra calcárea en San Francisco de Campeche permite contar con una muralla de mayor envergadura, de poco más de 8.40 m de altura promedio en el lado de tierra.

El sistema defensivo de Campeche

En 1610 el gobernador de la provincia, Carlos de Lima y Arellano, manda construir una fortaleza que puede ser considerada la primera defensa formal levantada en el puerto. Se menciona que tiene características de casa-fuerte, de planta rectangular y sin baluartes. La construcción, según la cartografía existente, se localiza en las cercanías de la iglesia de San Román y a la orilla del mar: es conocida como 'la fuerza de San Benito'. No tiene mayor desempeño durante el ataque de 1633, en el que Pie de Palo y Diego el Mulato saquean la población. Sin embargo, la primera relación completa de las defensas de la villa data de 1656, ordenada por don Francisco de Bazán, Gobernador provincial, y allí se describen tres fortificaciones: San Benito y el Santo Cristo de San Román a los bordes de la población, y la Santa Cruz en el Cerro de la Eminencia (Victoria Ojeda 2000: 43).

Más tarde se construye el Bonete o fuerte de San Francisco, que custodia la plaza principal allí donde hoy se encuentra el baluarte de la Soledad, capaz de resistir el embate de Mansvelt en febrero de 1663 tras ser volado el de San Benito. El baluarte del Santo Cristo de San Román es levantado antes de 1656 con la finalidad de proteger el camino de Lerma. Esta ruta es la preferida de los piratas debido a la facilidad de desembarco en sus playas, de mayor profundidad que las de la villa. Consiste en una pequeña obra con trece troneras desde las cuales la artillería puede disparar hacia todos sus frentes, y se une con San Benito mediante una trinchera. La Fuerza de la Santa Cruz impide que los navíos piratas ingresen a puerto fuera del alcance del fuego de artillería y solamente permite el desembarco en lanchas, mientras los navíos permanecen mar adentro (Ortiz Lanz 1996: 20-21).

En 1680 don Martín de la Torre condena a estas fuerzas a desaparecer, debido a su cercanía a la ciudad y a que son perjudiciales para la nueva fortificación: Hoy solo tenemos los documentos históricos que dan fe de su existencia. Hacia 1685 otro nuevo asalto pirático a Campeche motiva que se realice otro proyecto de amurallamiento. El encargado es otro ingeniero, Martín de la Torre, quien acompaña la planta propuesta con su *Discurso sobre la planta de la fortificación de que necesita la ciudad de Campeche en la provincia de Yucatán en el año de 1680*, obra que resulta aprobada pero no se lleva a cabo debido a la muerte del ingeniero. Sin embargo, su trabajo sienta las bases para la futura fortificación de la ciudad (Ortiz Lanz 1996: 40-41).

Los despiadados saqueos de *Lorencillo* a las poblaciones de Veracruz en 1683 y Campeche en 1685 son la causa del incremento de las obras de fortificación. Ello demuestra que es necesario que los puertos sean casi arrasados para que las autoridades coloniales tomen en serio la defensa del golfo de México. Antes de estos terribles sucesos las autoridades dejaron la defensa de las villas en manos de los vecinos y de los gobernadores de la provincia. Con anterioridad a 1685 Campeche ya ha sufrido seis asaltos y una toma en manos de Mansvelt, pero es probable que la Corona confiase, por un lado, en la vida difícil y poco atractiva de la provincia de Yucatán y, por el otro,

en la eficacia de las medidas tomadas por los vecinos. Después de todo, no obstante la cantidad de asaltos y amagos, aún en ocasión de la toma, San Francisco de Campeche se logra mantener relativamente incólume por 128 años desde la aparición de los primeros corsarios en sus costas, gracias tan solo a lo realizado por vecinos y autoridades (García Venegas 2003: 620).



Figura 3. Bahía de Campeche (recorte de: Cardona 1620).

En 1686 se abren los primeros cimientos del nuevo sistema de fortificación, aunque dos años antes se había iniciado la construcción del primer baluarte. Para 1699 se tienen siete de los ocho baluartes y casi todas las cortinas. Falta el baluarte de Santiago y las cortinas que le unen con el de La Soledad y el de San José. Para 1704, 18 años después de iniciadas oficialmente las obras, el perímetro queda por fin cerrado, a un costo diez veces mayor al previsto. Para estas fechas se propone demoler el convento de San Francisco por temor de que sirva de refugio y fortaleza para los piratas, pero la demolición no se lleva a cabo (Ortiz Lanz 1996: 42-45).

La construcción defensiva se concluye gracias al trabajo de los indios mayas, a la creación de impuestos como los cuatro reales por fanega de sal que sale de la provincia hacia cualquier destino, a la elevación de otros gravámenes y aún a la extracción de considerables cantidades de los fondos reales (Juárez Moreno 1972: 401).

Si se compara la cronología de la construcción de fortificaciones en los principales puertos americanos (atendiendo también el tiempo tomado por la Corona para aprobar la fortificación y la rapidez con la que esta se erige) y la de San Francisco de Campeche, es ineludible concluir que esta es lenta y acaso considerablemente eficaz, aunque nunca se pone realmente a prueba. Pero también es indudable que la fortificación de Campeche es el último recurso al que se acude cuando todos los demás han fracasado.

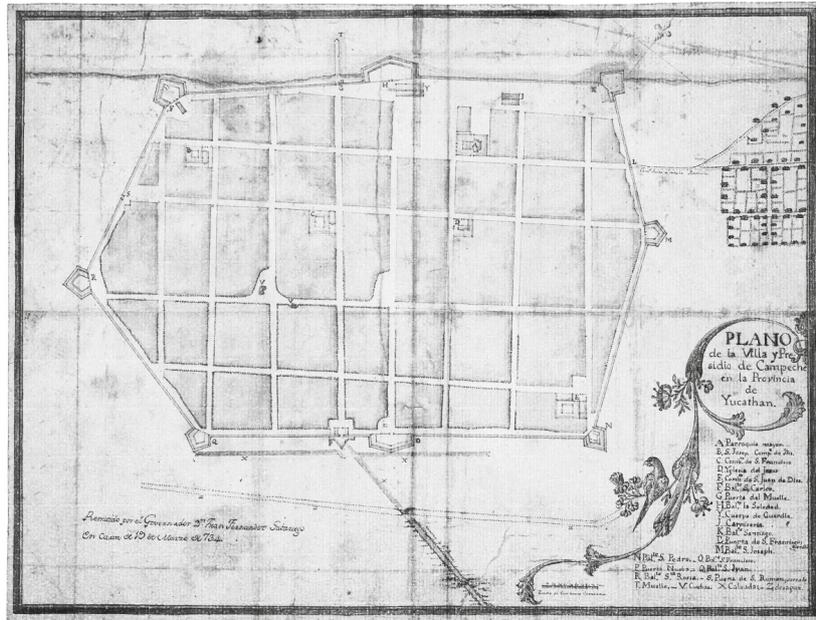


Figura 4. Recinto amurallado de Campeche, hacia 1734 (mapa: anónimo, 1734. Servicio Geográfico del Ejército <http://www.geoinstitutos.org/geoinstitutos/ciudades_america/campeche.html> (10.10.2014).

Los hombres en la defensa

En principio se puede asumir que el sistema defensivo humano está formado por ‘presidios’ y milicias. En la nominación colonial el ‘presidio’ es un cuartel de soldados, una guarnición militar; nombre y categoría que también se extiende a la población civil como castigo de faltas y delitos menores.

El ejército es un cuerpo institucional, profesional y permanente dedicado al ejercicio de las armas, mientras las milicias, formadas por los habitantes, constituyen pequeñas unidades de autodefensa, armadas por su cuenta generalmente, sin organización ni jefes capacitados, que por obligación o convicción se encargan de defender sus propios intereses. Pasada la emergencia, estas unidades se disuelven, regresando cada quien a sus obligaciones cotidianas.

El variable interés de la Corona en la defensa de determinados puntos estratégicos se evidencia en la distribución siguiente de los recursos, por un total de 180 000 pesos, destinados en 1692 para los presidios de la costa atlántica:

La Habana 60 000 para dotar de 6 pagas a la tropa compuesta de 712 plazas; Puerto Rico 30 000 que se destinan a uniformar a la infantería –7 707 pesos–, y en satisfacer 6 pagas atrasadas de 254 soldados y oficiales allí establecidos –4 985 pesos–, quedando un remanente de 17 308 pesos para socorros y otros gastos anuales; a Santo Domingo se le enviaron 70 000 pesos, 18 668 se situaron para satisfacer los sueldos de un año del presidente y ministros de la Real Audiencia, y 6 386 pesos para dotar de una paga a las 4 compañías compuestas por 580 plazas, el resto del situado había quedado consignado en sus cajas teniendo que dar cuenta de su empleo; y por último al presidio de Cuba, dotado de 155 plazas, se mandaban 20 000 pesos consignados en la Habana para ser remitidos por tierra, 4 147 al pago de la infantería y 13 760 para gastos anuales, destinándose el resto a las obras del castillo de la Roca de San Pedro.¹¹

Asimismo, la presencia de piratas asediando las costas de Campeche hace necesario que desde México se envíen armas, pólvora, municiones y otros pertrechos por un valor de 35 000 pesos. Al no poseer la caja de Yucatán caudal suficiente para la manutención del presidio y la finalización de la obra de fortificación, el virrey propone para este fin la aplicación del impuesto de 4 reales por cada fanega de sal embarcada en su puerto.¹²

En cuanto a los hombres instruidos para las labores de guerra en la guarnición de San Francisco de Campeche, en 1659 Juan de Arce¹³ da una relación para el año 1656 de 40 infantes pagados con su cabo, 60 infantes pagados con su cabo para el año siguiente y 25 infantes con su cabo para el año 1658. Además del escaso número de hombres instruidos para la defensa del puerto, hay que añadir que estos solo permanecen en el verano, estación de las mayores posibilidades de ataque enemigo, ya que a partir de noviembre los vientos nortes hacen la labor de soldados.

En este contexto, es hacia la segunda mitad del siglo xvii que se dan los mayores ataques piratas sobre la costa campechana y su puerto. En consecuencia, también es entonces que se intensifican las gestiones solicitando la presencia de hombres armados e instruidos en la milicia para defender la villa –que hasta el momento solo cuenta con una guarnición y un recurso humano escaso– por parte de los gobernadores Francisco de Bazán en 1658, José Campero de Sorrevilla en 1660, Francisco de Esquivel en 1665 y Fernando Francisco de Escobedo en 1670. Este último solicita a la Corona que se autorice la formación de una guarnición fija de doscientos hombres en Campeche.¹⁴

11 “El conde de Galve al Consejo”, México, 24 de mayo de 1693. Archivo General de Indias (AGI), México, leg. 61. Citado por Gutiérrez Lorenzo 1996: 346).

12 “El conde de Galve al Consejo”, México, 24 de mayo de 1693. Archivo General de Indias (AGI), México, leg. 61. Citado por Gutiérrez Lorenzo 1996: 347).

13 “Yo don Juan Agustín de Arce escribano real público y de cabildo de esta villa y puerto de San Francisco de Campeche ...”, Campeche 9 de octubre de 1659. Archivo General de Indias (AGI), México, 1006. Microfilm.

14 En Archivo General de Indias (AGI), México 1006 (Microfilm), se observa en diferentes cartas de gobernadores de Yucatán la recurrente solicitud de “doscientos hombres” para la defensa de la villa y puerto de San Francisco de Campeche, así como de diversas municiones.

La falta de recursos defensivos y el desinterés del Virreinato y la Corona resultan evidentes, pues la solicitud no es atendida. Recién dos años más tarde, tras el ataque de Laurent Graff, el virrey Mancera considera necesario mandar cien hombres y pertrechos, los que probablemente no permanecieron mucho tiempo, ya que en 1678 Lewis Scott toma la ciudad. De nuevo se intercambian informes, justificaciones, acusaciones y solicitudes de ayuda con el Virreinato. Sesenta hombres son enviados para reforzar la guarnición (Antochiw 1994: 227-228).

Tras el ataque de Laurent Graff en 1685, surge de nuevo el proyecto de amurallar la ciudad, y para ello se realiza una colecta. En esta ocasión la respuesta de las autoridades españolas es el nombramiento de un militar enérgico, Juan José de Bárcena, quien llega a Yucatán con una compañía de caballería y cien hombres de infantería, tomando posesión de su cargo en julio de 1688. La realidad es que, durante casi toda la administración del gobierno de los Austrias, la defensa de la provincia descansa principalmente en las milicias que pudieran organizarse ante los ataques.

Las milicias y su organización

El papel jugado por los encomenderos en Yucatán y la importancia de esta institución en la península cobra importancia a la hora de la defensa ante las amenazas de los piratas y demás ladrones de mar. Aunque la obligación de velar por la salvación de las almas de sus encomendados nunca constituye la mayor de sus preocupaciones, la de defender la soberanía del territorio implica también la salvaguarda de sus intereses personales que no siempre coinciden puntualmente con los de la Corona.

El hecho de ser 'responsable' por la seguridad del territorio, o sea, por formar la fuerza armada de la provincia, así como el hecho de gozar de muchos privilegios de diverso orden, suministra al encomendero armado un conjunto de títulos inherentes a su calidad y un estatus que lo diferencia de los demás pobladores. Entre las obligaciones del encomendero armado destacan: tener siempre equipados uno o dos caballos, disponer permanentemente de suficientes armas y municiones, y sostener y armar escuderos cuando por edad, enfermedad o por ser mujeres, no pudieran cumplir personalmente con la obligación (Antochiw 2006: 15).

Además de los encomenderos, las milicias cuentan con todos los españoles y criollos residentes en el territorio, quienes deben prestar el servicio de las armas sin recibir remuneración alguna. Así, cuando en 1586 en Yucatán se da la voz de alarma general a raíz de la toma de Santo Domingo por los ingleses, las milicias se componen de unos doscientos hombres en Mérida, ochenta en Valladolid y más de cien en Campeche, la mitad de ellos marinos, además de los vigías en los puertos.

Es imposible, con este pequeño número de soldados, vigilar todas las costas y defender toda la península. Esta situación motiva que el gobernador Francisco de Solís (1582-1586) intente armar a los indios para la defensa del territorio. Ellos aceptan la

propuesta y empiezan a alistar arcos, flechas, azagayas y armas de hierro, formando un ejército de más de sesenta mil indios impacientes por combatir. Alarmados los españoles, logran convencer al gobernador de desarmar a esta muchedumbre y dejar a cada indio un arco y seis flechas (Antochiw 2006: 18).

Según datos de Juan Francisco Molina Solís (1904: Tomo 1), a principios del siglo XVII Mérida tiene una compañía de caballería, cuatro de infantería, una compañía de mulatos y negros libres y cuatro compañías de indios flecheros de los barrios bajo el mando de sus respectivos capitanes, dirigidos a su vez por un sargento mayor a las órdenes del maestro de campo que a menudo es el propio gobernador. La batería de artillería de la ciudadela cuenta con dieciséis piezas al mando de un capitán pagado y sujeto al gobernador.

En Campeche existen tres compañías de infantería española, una de mulatos y una de indios flecheros, cuyos capitanes dependen de un sargento mayor y del alcalde primero o teniente del general que suele ser el gobernador. Por su parte, en Valladolid hay una compañía de caballería y otra de infantería con sus capitanes dependientes de un sargento mayor, quien es a la vez alférez de la villa y teniente de gobernador.

En cuanto a la conformación de estas milicias, en una relación de 1656 se puede observar que ante un ataque la defensa recae principalmente en los vecinos españoles. Ello se debe en primer lugar a la lógica prevención ante una rebelión por parte de los indios mayas, y, en segundo término, a la poca población de origen negro. Así se tiene que:

[...] todas las campañas de infantería españoles de esta dicha villa doscientas y cinco personas, vecinos restantes y habitantes con sus arcabuces, pólvora y municiones necesaria y veinte artilleros con sus botafuegos y quince encomenderos con sus caballos, carabinas, lanzas y dagas y diferentes armas de fuego de mosquetes y arcabuces pólvora y municiones que acostumbran tener de véspero y asimismo paso muestra la compañía de los pardos y negros libres con treinta y ocho personas con sus arcabuces y escopetas.¹⁵

En lo que respecta a la distribución de las milicias, en la citada relación se habla de tres compañías de españoles de las que una se encuentra en la fortaleza y trincheras a la entrada a la villa y dos en la Fuerza Vieja cercana a la Plaza; la compañía compuesta por negros y mulatos queda establecida en los alrededores de la villa a manera de vigía.

En los documentos revisados no se hace mayor referencia al papel cumplido por los indios durante los ataques, aunque se destaca la importancia del *bolpatan* “que es un genero de tributo que pagan los indios para soldado, procuradores, interprete y otros”¹⁶ como parte de la participación de estos en la defensa de la villa.

15 “En la villa y puerto de San Francisco de Campeche provincia de Yucatán ...” en Campeche el 3 de julio de 1656. Archivo General de Indias (AGI), México 1006 (Microfilm).

16 “Carta al Rey de Juan Francisco de Esquivel, gobernador de Yucatán”, en Campeche a 20 de julio de 1663. Archivo General de Indias (AGI), México 1006 (Microfilm).

Comentarios finales

Pese a los referidos esfuerzos por garantizar la defensa de la villa de San Francisco de Campeche y de la provincia de Yucatán, la navegación en la sonda de Campeche continúa siendo peligrosa, sobre todo en el siglo xvii. Las dilatadas costas se mantienen vulnerables durante todo el reinado de los Austrias.

Una serie de medidas, descritas en sus diferentes aspectos, definen la defensa de los territorios imperiales durante el gobierno de los Austrias. La arquitectura militar y en particular las murallas son el elemento defensivo actualmente de mayor impacto en San Francisco de Campeche. La tardanza en aplicar esta medida como respuesta a un problema largamente presente ilustra la importancia concedida a Campeche dentro del sistema imperial.

En la misma medida en que la arquitectura militar resalta la importancia del puerto de San Francisco de Campeche como parte del sistema imperial español, la resignificación de esa arquitectura tal como hoy la conocemos, confiere mayor relevancia al resto de las medidas defensivas. El presente trabajo aborda los diferentes aspectos de la defensa de San Francisco de Campeche en el contexto de la defensa del propio espacio americano. Concluye que la revisión de los múltiples aspectos defensivos permite definir en su justa dimensión el papel desempeñado por San Francisco de Campeche como parte del ‘escudo antillano’ en la defensa del territorio americano. Lo cual significa un final y un principio a la vez.

Referencias bibliográficas

- Abreu y Bertodano, Félix Joseph
1746 *Tratado jurídico-político sobre presas de mar y calidades que deben concurrir para hacerse legítimamente el Corso*. Cádiz: Imprenta Real de Marina.
- Alvarado Morales, Manuel
1983 *La ciudad de México ante la fundación de la Armada de Barlovento 1635-1643*. México, D.F.: El Colegio de México/Río Piedras: Universidad de Puerto Rico.
- Antochiw, Michel
1994 *Historia cartográfica de la península de Yucatán*. México, D.F.: Cinvestav/Gobierno del Estado de Campeche/Grupo Tribasa.
2006 *Milicia de Yucatán (Siglos XVI y XVII) & La Unión de Armas de 1712*. Campeche: Gobierno del Estado de Campeche/Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)/Universidad Autónoma de Campeche (UAC).
- Báez-Camargo, Gonzalo
2008 *Protestantes enjuiciados por la Inquisición en Iberoamérica*. México, D.F.: Caciya/Centro de Estudios del Protestantismo Mexicano.

- Braudel, Fernand
 2005⁶ *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Calderón R., Francisco
 1988 *Historia económica de la Nueva España en tiempos de los Austrias*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Cardona, Nicolás
 1620 Bahía de Campeche. Cartografía original de Nicolás Cardona. <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bah%C3%ADa_de_Campeche_Cart_Siglo_XVI.jpg> (10.10.2014).
- Cruz Barney, Oscar
 1999 *El combate a la piratería en Indias. 1555-1700*. México, D.F.: Universidad Iberoamericana/Oxford University Press.
 2002 El combate a la piratería en Indias de Felipe II a Carlos II (1555-1700). En: Barrios Pintado, Feliciano (coord.): *Derecho y administración pública en las Indias Hispánicas*. Actas del XII Congreso Internacional de Historia del Derecho Indiano. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- Encinas Diego de & Alfonso García Gallo
 1945-1946 *Cedulario indiano*. Madrid : Ediciones Cultura Hispánica.
- Fernández Duro, Cesáreo
 1972-1973 *Armada Española*, Madrid: Museo Naval. 9 Tomos.
- García Venegas, Isaac
 2003 Los ladrones de los mares y San Francisco de Campeche. En: *Enciclopedia histórica de Campeche*. Tomo II. México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa, 561-646.
- Gutiérrez Lorenzo, María Pilar
 1996 La Real Hacienda en la época del Conde de Galve, 1688-1696. *Novahispania* 2: 283-378.
- Haring, Clarence H.
 1984 *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Jiménez Rueda, Julio
 1945 *Corsarios franceses e ingleses en la inquisición de la Nueva España, siglo XVI*. México, D.F.: Archivo General de la Nación (AGN).
- Juárez Moreno, Juan
 1972 *Piratas y corsarios en Veracruz y Campeche*. Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)/Escuela de Estudio Hispano-Americanos.
- León Pinelo, Antonio de
 1992 *Recopilación de las Indias*. México, D.F.: Escuela Libre de Derecho/Gobierno del Estado de Chiapas/Gobierno del Estado de Morelos.
- Menéndez de Valdés, Pedro
 1939-1942 [1556] Carta de Pedro Menéndez de Valdés, Cap. Gral. de la flota de la Nueva España a jueces y oficiales de la Casa de Contratación, 29 de abril de 1556. En: Paso y Troncoso, Francisco del (ed.): *Epistolario de la Nueva España 1505-1818*. México, D.F.: Porrúa, 57-58.

- Molina Solís, Juan Francisco
1904 *Historia de Yucatán durante la dominación española, Yucatán*. Mérida: Imprenta de la Lotería del Estado.
1943 *Historia del descubrimiento y conquista de Yucatán*. México, D.F.: Mensaje.
- Montero Soria, Pablo
2003 *Imperios y piratas*. México, D.F.: Porrúa.
- Morales Padrón, Francisco
1988 *Atlas histórico cultural de América*. Las Palmas de Gran Canaria: Comisión de Canarias para la Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América/Consejería de Cultura y Deportes, Gobierno de Canarias.
- Moreno Álvarez, Leonardo
2007 La piratería americana y su incidencia en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI-XVIII: Un ensayo bibliográfico. *Fronteras de la Historia* 12: 373-404.
- Ortiz Lanz, José Enrique
1996 *Piedras ante el mar. Las fortificaciones de Campeche*. México, D.F.: Gobierno del Estado de Campeche/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA)/Biblioteca Básica del Sureste.
- Piña Chan, Román
2001 *Campeche durante el periodo colonial*. Colección María Lavalle Urbina. Campeche: Ayuntamiento de Campeche.
- Sotelo Regil, Luis
1963 *Campeche en la historia. Del descubrimiento a los albores de su segregación de Yucatán*, México, D.F.: Imprenta Manuel Sánchez León.
- Victoria Ojeda, Jorge
2000 *El emplazamiento arquitectónico defensivo en el Campeche colonial*. Campeche: Gobierno del Estado de Campeche/ICC/Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA).
- Wood, Yolanda
1987 Proceso histórico-artístico en el Caribe. *Arquitectura y Urbanismo* 2: 22-29.