



John Hawkins: corsocontrabandista, pirata y negrero en la Borburata del siglo XVI

CABRERA P., Geniber

*Asociación de Historiadores Regionales y Locales,
Capítulo Carabobo, IUTPC
geniber@cantv.net*

Resumen

Que la historia está sustentada por hazañas de hombres calificados como buenos o malos, según sea el caso, no deja de ser cierto. Ella, es permeable a un sinnúmero de disposiciones que tienen que ver con quienes la *producen* o *reproducen*. Es por ello que el presente trabajo biográfico-histórico acerca de un personaje tan complejo de ser estudiado dado su ubérrimo actuar en el campo naval, comercial, corsocontrabandístico y pirático; no deja de convertirse en tarea difícil que puede llevar por senderos de la fascinación y lo mítico. Ante estos tentadores peligros se pretende abordar a John Hawkins desde perspectivas simples y complejas referidas fundamentalmente, por un lado, a su vida y por el otro lado a su obra como intrépido marinero y comerciante en el Nuevo Mundo, específicamente en el puerto de la Borburata situado en las costas de la Provincia de Venezuela. 1565 sería el año del primer arribo de Hawkins a esta colonia de ultramar en la cual institucionalizó un novedoso *procedimiento negociador* de característica muy peculiar.

Palabras clave: Corsopiratismo, piratería, negrero, negocio.

*John Hawkins: Corsair smuggler, pirate and slave trader
in XVIth Century Borburata*

Abstract

It is still true that history is made up of the deeds of men judged to be good or bad, according to the case. History is permeable to an endless

number of dispositions that have to do with who produces or reproduces them. For this reason, the present biographical-historical study about a personage who is so complex, given his abundant deeds in the naval, commercial, corsair smuggling and piratical fields, becomes a difficult task that could lead to pathways of fascination and myth. In the face of these tempting dangers, this study attempts to approach John Hawkins from simple and complex perspectives referring fundamentally on one hand, to his life, and on the other hand, to his work as an intrepid mariner and merchant in the New World, specifically in the port of Borburata, located on the coasts of the Province of Venezuela. 1565 would be the year for Hawkins's first landing at this overseas colony where he institutionalized a novel *negotiating procedure* with very peculiar characteristics.

Key words: Corsair piracy, piracy, slave trader, business.

I. El personaje

John Hawkins nació en la Inglaterra de 1532, en Plymouth, en el seno de una familia echada a la mar como buenos navegantes y, por lo tanto, de grandes mercaderes.

El mundo oceánico no resultaría ajeno al niño, que daría sus primeros pasos en un hogar de aventureros enriquecidos con las distintas actividades marítimas. Su mentor sería, a la postre, su padre William Hawkins que, convertido en uno de los primeros ingleses comerciantes en dirigir su propia empresa naval más allá de las fronteras británicas, monopolizaría un vasto mercado con las novoposiciones hispanolusitanas del Nuevo Mundo hacia 1530.

John Hawkins, por su parte, haría una carrera como navegante y mercader vertiginosamente ascendente; tanto así que superaría con creces a su avezado padre y al resto de los miembros de la familia. Un hermano suyo, mayor que él trece años y con el mismo nombre del papá se encargaría de enfilarse a John en varias expediciones por mar que arrojarían buenas fortunas económicas. Vida que, prontamente, su hermano abandonaría para dedicarse a los cargos burocráticos como alcalde y gobernador en varias oportunidades de la portuaria ciudad de Plymouth. John Hawkins, en cambio, continuaría sus andanzas por el maravilloso mundo de la navegación y el comercio. Legado por su hermano los derroteros marí-

timos hacia las islas Canarias, comenzaría a viajar y a traficar mercaderías en dichas islas de manera clandestina.

Sabía John Hawkins que el océano Atlántico en su más allá, en su ultramar, tenía territorios muy ricos y que muy poco o nada habían sido explotados antes de los arribos de españoles y portugueses. De su padre había obtenido información relacionada al desarrollo comercial en las *Indias Occidentales* a propósito de los viajes de negocio que el viejo Hawkins realizó en varias ocasiones al Brasil por los años de 1530. John Hawkins sustentaría el vago conocimiento acerca del Nuevo Mundo con sus permanencias en las islas Canarias en las cuales se hablaba con frecuencia de la situación económica y política de las distintas plazas americanas.

De acuerdo con Lourdes de Ita Rubio (2001) John Hawkins supo que en Las Antillas donde se desarrollaban las plantaciones tropicales se hacía necesario la aplicación de mano de obra fuerte porque la aborígen que no era tal, se encontraba enormemente diezmada por la muerte masiva de nativos durante las primeras décadas de colonización española. Por estas razones los ricos colonos españoles del Nuevo Mundo estaban dispuestos, desobedeciendo las políticas reales, a comprar esclavos a cualquier tratante a pesar de que con sus prácticas infligían las leyes de la Corona española y evadían el impuesto destinado a su majestad católica.

El comercio ilegal de esclavos en las *Indias Occidentales* atrajo la atención de John Hawkins que veía en ello una oportunidad de lucro. Y es de esta manera que el ya intrépido marinero demostrará sus grandes dotes para innovar en el comercio inglés y propulsar una renovación naval en su país.

A mediados del siglo XVI en su afán por marcar las pautas comerciales y navieras de Inglaterra, sabía que se le hacía necesario un obligado acercamiento gubernamental para asegurarse un respaldo que no iba a encontrar en su natal ciudad, a pesar de que su padre y su hermano mayor habían ostentado cargos burocráticos en la referida ciudad. De manera que lo primero que habría de hacer sería mudarse a Londres donde se concentraban los poderes monárquicos y los que subyacen de estos.

En buena oportunidad conoció a Catherine Jonson quien era la hija de un influyente tesorero de la Marina y miembro de un poderoso sindicato, llamado Benjamín Jonson, quien se convertiría en su suegro. De ambos nacería el único hijo que se conocería de John, Richard, quien más tarde aparecería como acompañante del temible hugonote Francis Drake en las incursiones a Cartagena, Santo Domingo, Santiago, el fuerte de San Agustín en la Florida y en otro tanto de ciudades costeras del Nuevo Mundo.

Obteniendo el apoyo económico y político de su suegro, emprendería su primer viaje a las *Indias Occidentales* en el año de 1562, tres años más tarde en 1565 realizará su segundo viaje, tan fructífero como el primero, pero que le serviría para hacer gala de su astucia como traficante de esclavos, recurriendo en su innovador sistema de venta, a la artimaña como recurso para la colocación de estos en las distintas colonias novohispanas. La primera ciudad en la que aplicaría su *método negociador* sería en la Borburata en la cual vendió más de una centena y media de negros esclavos arguyendo que venía con licencia de navegación expedida por la reina Isabel.

Siguiendo a Manuel Lucena Salmoral (1994) se tiene que Hawkins había zarpado desde el puerto inglés de Plymouth el 18 de octubre de 1564 dirigiéndose a Tenerife y posteriormente a Guinea en donde rescató unos 400 esclavos y lastrados ya en las bodegas de sus naves pasó a la Margarita en donde vendió cierta cantidad de negros continuando luego a la Borburata en donde estableció el peculiar procedimiento «negociador» que repetiría después como modelo. Al llegar a esta ciudad portuaria de la primitiva Provincia de Venezuela, dirigió una carta al gobernador de la misma, el licenciado Alonso Bernáldez, informándole que había sido arrojado por huracanados vientos contrarios a estas costas con la suerte de haberse hallado con un apropiado puerto y que por lo tanto debía reparar y aderezar sus navíos para continuar su viaje. Naturalmente adujo que para la acometida prescindía vender sus negros esclavos y mercaderías, lo único que tenía de valor, solicitando oportuno permiso y comprometiéndose a sufragar los impuestos pertinentes. Pero, como advertencia, si no se le concedía dicho

permiso se vería obligado a atacar la plaza y forzar la comercialización, a su modo de ver justa y que el único culpable sería el propio gobernador, quien por cierto tenía prohibición expresa de la Corona española a entenderse con extranjeros a sus reinos. A decir del propio Lucena Salmoral (1994) "... Ni más ni menos que el principio de la guerra justa que los españoles aplicaban con los indios cuando les leían el Requerimiento..." (p. 73).

El tercer viaje de Hawkins a las *Indias Occidentales* entre 1567 y 1569, se convirtió en la peor experiencia que como marinero y tratante de esclavos hubo de afrontar, porque mientras pasaban con el Jesús of Lubeck, el Minion y otros cuatro navíos más por la costa occidental de Cuba se vieron arropados por la mar picada en una tormenta de casi cuatro días y otra posterior de unos tres días. Sorteando un puerto para recalar, llegaron en la Nueva España (México) a la ciudad portuaria de San Juan de Ulua, una notoria plaza comercial de gran asentamiento español en la cual recibirían de manera sorpresiva una arremetida que los españoles colonos le propinarían a él y a sus tripulantes que terminaría por hundir hasta las pértigas la mayoría de las naves que conformaban su flota; los únicos buques que se salvarían serían el Minion y el Judith, este último comandado por Francis Drake, el acérrimo anticatólico.

El desastre recibido en San Juan de Ulua se convertiría en la vida de John Hawkins como marinero y comerciante ilegal, en la mayor de sus amargas experiencias. Acostumbrado, como lo estuvo siempre, en conseguir por las buenas o por las malas sus negocios, se le haría insoportable aceptar tan irónica derrota, porque el singular hecho histórico marcaría, tanto para Hawkins como para la navegación y los navegantes ingleses después del año 1568, una marcada necesidad de renovación y, es por ello, que él mismo se encargaría de hacer florecer una nueva Marina Real Isabelina. Veinte años más tarde los frutos del esfuerzo por modernizar la marina inglesa se harían sentir en la devastadora batalla de 1588 que acabaría con las pretensiones de la Felicísima Armada Española de atacar en sus propias costas a Inglaterra. Con saldo de unos 63 buques, España quedaba vencida por los ingleses quienes iróni-

camente bautizarían a la Armada Española como La Invencible para reevaluar la acción.

Las acciones de John Hawkins como corsocontrabandista, pirata, marinero, arquitecto naval y demás oficios en los que prolíficamente actuó, hacen de su vida y obra un vasto registro histórico que lleva a historiadores y biógrafos a contradecirse en muchos de los casos, porque los juicios que les animan en torno a uno de los navegantes de mayor relevancia en el período isabelino del que haya dado cuenta la marinería inglesa; pueden quedarse cortos en el mejor de los casos o exageradamente apologético por los interesados en descifrar a un personaje que amerita de mucha rigurosidad y equilibrio al momento de estudiarlo sin misticismo.

La vida de John Hawkins se apagó en 1595 apenas a los 63 años de edad, justo cuando haría una nueva expedición hacia Las Antillas acompañado de su inseparable amigo y discípulo Francis Drake. Cerca de Puerto Rico moriría aquejado por una enfermedad el 22 de noviembre de aquel año. Previo los honores de rigor su cadáver sería arrojado en ese mismo mar que circunnavegó tantas y tantas veces. Su hijo, Richard Hawkins emularía las acciones *comerciales* de su padre.

II. Borburata (Siglo XVI)

Puerto natural del mejor en toda la primitiva Provincia de Venezuela y de la *Carrera de Indias*. Fundado como ciudad de españoles hacia 1548 después de grandes esfuerzos de los conquistadores-exploradores por someter a los aborígenes que allí habitaban. Juan de Villegas nombrado teniente de gobernador y capitán general por el gobernador de Tolosa, bajo órdenes de este, emprendió la campaña hacia la Borburata conjuntamente con un ejército de españoles con la firme intención de tomar posesión del lugar para su católica majestad, el rey de Castilla.

La jornada no sería nada fácil, de hecho les tomaría aproximadamente unos siete (7) meses consumados en dos viajes; el primero de ellos destinado a conocer bien el puerto y darle su bautismo; el otro viaje, para terminar de someter a los naturales y asegu-

rarle a los nuevos inquilinos (los españoles) un lugar de paz y *convivencia*, incluso entre los propios aborígenes *pacificados*.

yten si saben Estos testigos q'. en los dhos. viages q'. el dho Juan de Villegas hizo al puerto deborboroata y laguna de tancarigua tardo mas de siete meses y el primer viaje hizo de paz y rreduzio al servicio de su mag^t. las probinçias de yndios de yboayagoara barina q'. estavan deguerra y los dexo de paz debaxo del dominio de su mag^t. y la segunda vez hizo de paz los prinçipales patanemo y san diego y nagoanagoa y otros sus comarcanos q'. biben junto ala dha. laguna detacarigua y puerto deborboroata a los quales goardo la paz y ansi quedaron por vasallos de su mag^t. y amigos de los españoles digan lo q'. saben. [sic] (AGI, Patronato, 153, N. 7, R. 1\1\8; 27-III-1549).

El puerto de la Borburata se convertiría en un centro de explotación minera, agropecuaria, de estiba y caleta para algunos buques mercantes que cubrían el periplo desde el país peninsular hacia la Provincia de Venezuela y demás zonas circundantes a esta, como: Cartagena, Nombre de Dios, Florida entre otras plazas notorias del Nuevo Mundo. “El puerto de Borburata por su posición geográfica de región costera permitiría para la Corona española el control socio-económico de la provincia hacia el Sur, el Este y el Oeste, mientras por el Norte, todo lo que tiene que ver con las islas, islotes y cayos del Caribe” (Cabrera, 2004: 195).

Villegas recibió los correspondientes autos para la ejecutoria protocolar del *asiento* de Borburata el mes de agosto del año 1549; es decir, dos (2) años después de los primeros intentos para fundar una nueva comarca de españoles en aquel puerto.

... y en senal de posesion sepaseo por la playa de dho. puerto y cogio con su mano agua salada dela mar y la torno aberter e con una espada corto rramas de arboles q'. estan çerca del dho. puerto e playa lo qual todo dixo q'. hazia y hizo enseñal de posesion enboz e en nombre detodala costa hasta el puerto de maracapana donde llegavan los limites dela dha gobernación la cual dha posesion tomo e aprehendio quieta e pacífi-

camente sin contradición de persona alguna... [sic] (AGI, Patronato, 153, N. 7, R. 1\1\20; 27-III-1549)

De los primeros testigos y veedores presentes en la fundación de Borburata, en este documento rubricado por el licenciado de Tolosa (1549), aparece lo siguiente:

... testigos q' fueron presentes Atodolo suso dho. pealvarez veedor de su mag^t. enla dha jornada y gonçalo delos rrios y pero xuares y antonio sarmiento y pero gonçalez y juan de escalante y miguel muñoz e otros Estantes e avitantes Enesta gobernación yen la parte donde tomola dha. posesion sehino una cruz alta de madera En senal dela dha posesion... [sic] (AGI, Patronato, 153, N. 7, R. 1\1\20; 27-III-1549)

No hubo duda ni por un momento entre los representantes del rey de Castilla (luego de la España unificada), que la novedosa ciudad portuaria sería de gran provecho por las noticias de minas de oro del lugar, de la abundancia de agua dulce para proveer a los habitantes, al ganado y al riego de las plantaciones, así como por la capacidad natural del fondo marino para el atraque de un poco más de ocho (8) buques mercantes al mismo tiempo sin mayores riesgos.

El aprovechamiento de los recursos naturales generados por las maravillosas tierras de la Borburata, produjo un éxodo masivo de los habitantes de otras ciudades importantes en el primitivo territorio venezolano, quienes anhelaban también, experimentar el provecho económico y social del lugar. Muchas comarcas españolas quedarían desplazadas por el puerto de Borburata; una de ellas sería la de Coro, primera fundación de los colonizadores por estos parajes hacia 1527 con Cabildo de 1529. De igual manera sucedería con El Tocuyo, fundada tierra adentro en 1545 y así con otros poblados más pequeños que los dos anteriores, pero con vecinos deseosos de encontrar mejor vida.

... la Borburata lejana, en relación, a muchas de esas ciudades de las cuales sus vecinos partieron, no sería una dificultad que no pudiera superarse para alcanzar nuevas oportunidades. En el puerto se incrementaría, progresivamente, el nú-

mero de sus habitantes y ello fue posible por las informaciones en torno a (...) su ubicación... (Cabrera, 2004: p. 203).

La revestida importancia de Borburata hizo que tuviese su Cabildo hacia 1551 en el mes de abril, día diez (10). El mismo sería organizado por el propio Juan de Villegas quien apersonado en el lugar nombró a los miembros con sus respectivos cargos. El hermano Nectario María (1970) da la nómina de estos:

Capitán Perálvarez y Virgilio García, Alcaldes.
Baltasar Fernández, Procurador General.
Miguel de Barrientos, Regidor.
Diego de Montes, ídem.
Gonzalo Martel de Ayala, ídem.
Juan Domínguez Antillano, ídem.
Alonso Carvallo, ídem.
Luis de Narváez, ídem.
Pedro Miranda, ídem.
Juan de Quincoces de Llana, escribano. (p. 35)

La floreciente ciudad ascendía vertiginosamente tras el tratamiento especial que hubieron de darle los colonos españoles para garantizarse a sí mismo y al católico Rey de Castilla las riquezas extraídas del seno de las tierras portuarias de la Borburata. Eran días muy buenos para la monarquía española que desde la última década del siglo XV venía explotando los recursos de las nuevas tierras. Tanto así, que organizó su propia flota de mercantes para cubrir el tornaviaje entre los dos Mundos, despachando las naves desde la ciudad de Sevilla al sur del país peninsular, en la *Casa de la Contratación* creada en 1503 para tales fines comerciales. Las toneladas métricas de oro y plata americanos importadas por España harían una cuantía de incalculable valor; porque además, habría de sumárseles las perlas, frutos, plantas medicinales, animales comestibles entre otro tanto de productos autóctonos del Nuevo Mundo que irían a lastrar el erario de la realeza.

El resto de las coronas del ancestral continente veían desfilar las flotas cargadas de los bienes de codicia y tenían que ingeniarse cómo poseer ellas también un pedazo del *gran pastel* y, para ello,

no se les ocurrió de otras que avalanchar contra las posesiones hispanas de ultramar a un sinnúmero de proscritos en calidad de corsarios y piratas para quebrantarle a España en su propio terreno la pretendida hegemonía exclusivista colonial. Así que a América llegarían, primero los franceses, seguidos de los ingleses y holandeses y otro tanto de hombres libertarios cazadores de fortuna. Pronto las aguas del Caribe, conjuntamente a sus ínsulas y el resto de Tierra Firme sentirían trémulos los acertados golpes de la piratería o corsopiratería que echó sus raíces en América y se manifestó después de variados matices. Pero que, actuando de cualesquiera de las formas: piratas, corsarios, bucaneros, filibusteros o la conjunción de un oficio con otro y viceversa, perseguirían siempre el mismo fin; es decir: El lucro.

Borburata –como se ha referido– poseía todos los bienes de codicia, además, la *ingenuidad* de sus corrientes marinas así como atraían las flotillas de barcos del comercio legal, también, en su oportunidad, acarrearían las naves de los merodeadores piratas hasta dicho puerto. Como en efecto sucedió para el año 1565 cuando arribó a este el corsocontrabandista John Hawkins para darle a la ciudad el bautismo pirático que luego se haría incesante día tras día, mes tras mes, año tras año. Una ristra de malhechores del mar haría sus incursiones en la ciudad portuaria de Nuestra Señora de la Concepción de la Borburata (como más tarde se le conocería). Después de la visita del inglés harían acto de presencia: Juan Buentiempo, Jacques Sore, Piers de Barca, John Lowell, Nicolás Valier, Francis Drake, William Hawkins, William y George Winter, entre otro tanto de aventureros de quienes no quedó ni registro de nombre o nacionalidad, pero al fin de cuentas buscadores de fortunas fáciles.

Los madrugonazos del piraterismo sorprendieron en el alba de sus años iniciales a la próspera y creciente ciudad de Borburata. La paz que allí se respiraba la suprimieron los asaltos de los numerosos corsopiratas que en el puerto anclaron sus naves para cometer sus inimaginables fechorías, sus negocios sucios y despiadadas actuaciones (Cabrera, 2004: 260).

Inscrita Borburata en las rutas marítimas de las escuadras de los *barrenderos del mar*, sus días de gloria se vendrían a menos. Los reiterados despoblamientos por las amenazas y los asaltos convirtieron a una tumultuosa ciudad comercial, agropecuaria y minera en poco menos que un desierto "... fue Borburata escenario de la barbarie sustentada por los derramamientos de sangre, las quemas y los despiadados robos..." (Cabrera, 2004: 269).

No es que Borburata haya corrido mejor o peor suerte que otras ciudades visitadas por los piratas. Sino que, la embestida en su contra fue de tal calaña, que a diferencia de las demás; desaparecería en el buen sentido de la palabra. Hoy por hoy, es un lugar anexo como parroquia al Municipio Puerto Cabello, en el estado Carabobo. Distante algunos kilómetros de su lugar originario por allá hacia 1548, en donde queda bajo la resolana la poca historia entre quienes se empeñan en que no desaparezca del todo y para todos.

III. John Hawkins en la Borburata del siglo XVI

El notable caballero inglés se ha convertido en un veterano navegante y comerciante de negros y otras mercaderías; sus buenos negocios en el Nuevo Mundo le han dado un sitio entre los cortesanos de la Corona de Inglaterra, ante la cual, se le reconoce como un Sir. Ya, –según Tabaré Güerere Añez (2001)– "... en 1562 John Hawkins inicia la trata de esclavos africanos dirigidos a América..." (p. 36). Este será su primer viaje allende a las costas de su puerto natal y, por ende, el primer peldaño hacia una prolífica carrera naval-comercial.

En el año de 1564 Hawkins prepara su segundo viaje a América. Está más familiarizado con las rutas marítimas entre ambos continentes, además, tiene la venía de la reina Isabel quien –siguiendo a Germán Arciniegas (1975)– ha puesto a la orden dos de sus barcos, el de mayor capacidad llamado «Jesús de Lubeck» que haría las veces de nave capitana y el «Minion» un acorazado menor al anterior. Entre los tripulantes se enfilan muchos caballeros de Londres y también algunos franceses, en su mayoría hugonotes. Hawkins se atienda como un príncipe, tiene paje y comanda una flotilla de seis (6)

naves que se convertirán en siete (7) porque pirateando hacia Cabo Blanco apresó una carabela portuguesa que haría suya bautizándola –irónicamente– «Gracia de Dios». En Sierra Leona sorprende más barcos portugueses y negros a centenares en donde termina el periplo para hacer proas hacia las colonias novo hispánicas.

A finales del año 1564 arribó Hawkins y sus tripulantes a las aguas caribeñas de la Dominicana (hoy Santo Domingo), allí fondeó sus naves en contra de la voluntad de los oficiales representantes de la Corona española. Hizo negocios como pudo con los colonos benevolentes y pasó a la isla de Margarita en la cual vendió algunos esclavos con las mismas dificultades anteriores. Unos meses después, en abril del año 1565 ancló en el puerto de la Borbura por primera vez, dado que repetiría sus acciones posteriormente en un segundo acto para el año 68.

La ciudad de Nuestra Señora de la Concepción de la Borbura, sin duda alguna quedaría marcada por el arribo del *noble inglés* (a quien por cierto la reina Isabel I le escogió como cimera de su escudo la figura de un negro cautivo) y este, a su vez, quedaría estigmatizado por el referido puerto. En este poblado –ahora de españoles– Hawkins haría gala de sus dotes de gran mercader, porque allí institucionalizaría un novedoso método de ventas hasta el momento inédito.

Eran días de Felipe II en España quien despachó Cédulas Reales que prohibían expresamente tratar en comercio con persona alguna sin la debida permisología del Rey, y más aún, si estas pertenecían a otros reinos. Hawkins lo sabía y por ello se permitió la inventiva de utilizar el engaño como excusa para lograr las ventas y, por si no le resultara, le quedaba otro recurso: el bélico, con el que superaba las débiles fuerzas de contraataque español. Pero el noble capitán creía más en lo que él mismo llamaba la *Guerra Blanca* o *Guerra Comercial* que consistía en un *Contrabando Honrado* en santa paz. De por sí, no hay en el registro historiográfico del caballero inglés muchos actos comerciales acompañados de acciones bélicas, sólo de amenazas secundarias para reforzar el ardid. Salvo el cañoneo a Santa Marta.

Uno de los primeros aventureros del mar que haría aguada en la Borburata sería Hawkins en 1565. Ese mismo año pero poco tiempo después de la arribada del inglés, llegaría a la comarca portuaria un francés llamado Jean Bontemps (Juan Buentiempo) que convertiría a Borburata en la ciudad predilecta para sus acometidas. Retornó a ella después de su primera visita cuatro (4) veces más.

Los oficiales de. v. mg^{tt}. dela provi^a. de. Ven^a. besamos los rreales pies y manos de. v. mg^{tt}. y dezimos que porotras tenemos. dada Verdadera rrelaçion a. v. mg^{tt}. delo subçedido enesta g^{on}. despues que aella vinieron los cosarios /. juan anchin's. yngles. yel françes juan debuen tpo' que suprimera venida fue enel año de sesenta y çinço que se hizo el rrescate con el yngles. yası el año de sesenta yseis. tomo avenir alp^{to}. debur^a. el juan debuen tpo'. yalli por queno sele daria licen^a. para rrescatar (...) al mismo p^{to}. de burburuata. yel dho. françes jù. debuen tpo'. latomo yprendió... [sic] (AGI, Santo Domingo, 203, folio N° 16; 25-VI-1569)

John Hawkins colocó sus productos en Borburata tras intentar engañar al gobernador Bernáldez –como se refirió en el primer aparte de este trabajo– quien terminaría cediendo ante el petitorio del anglo-corsocontrabandista más por la amenaza del cañonear la plaza que por los argumentos de aquel. El noble capitán vendió a los colonos del puerto hasta los negros enfermos que cargaba en las bodegas de sus barcos; el negocio no pudo ser mejor, de hecho sería el de mayor satisfacción para el inglés en toda su carrera naval-comerciante por la América.

Entre piezas de negros, varas de paño, platos, escudillas de peltre, ceras de colores, harina, aceituna, aceite, resmas de papel, libras de pólvora, plomo, tijeras, biscochos, medias, camisas, vino, entre otro tanto de mercancías escaseadas en la mayoría de las colonias de ultramar, John Hawkins acumuló una fortuna aproximadamente de unos 12.706 pesos y 28 tomines, pagando escrupulosamente los derechos por almojarifazgo y la introducción de negros del 7,5 por ciento destinado a las arcas de la Real Hacienda de la Corona española. A decir de Manuel Lucena Salmoral (1994): “...

El hecho resulta pintoresco, pues los derechos no legalizaban el contrabando efectuado, pero indudablemente Hawkins funcionaba con una curiosa moral, que le permitía robar negros, pero no defraudar el fisco de Felipe II...” (p. 74). A pesar de sufragarse los tributos correspondiente a la majestad de España; esta Corona reprobó la actitud asumida por el licenciado Bernáldez a quien se le destituyó de inmediato y se le obligó previa condena en su residencia, a cancelar el valor de todas las mercancías y los negros esclavos comprados a los ingleses.

El astuto pirata-corsocontrabandista salió de Borburata con algunos productos que le habían quedado para venderlos en Curaçao; aplicando el mismo método estrenado en Borburata, pretendió convencer al gobernador Lázaro Bejarano a quien le mostró Hawkins, interés de realizar algunas compras de vituallas, agua y carne para su tripulación, pero Bejarano se negó a comprarle o venderle. Así que el Sir caballero ni corto ni perezoso le mandó a apresar y a llevarlo al buque donde trató de convencerle enseñándole la Cédula de su Reina, las ropas y las joyas ofrecidas en cambio por los artículos que necesitaba y, por último, mostró los cañones y las municiones al gobernador a quien igual que su colega de Venezuela no le quedó de otras que acceder ante lo demandado. Y así prosiguió a Santa Marta en donde se le negó las ventas y actuó disparando contra la ciudad que terminó rindiéndose ante la escuadra británica procediéndose a la compra-venta.

Puede asegurarse que John Hawkins fue uno de los pocos aventureros que arribó al puerto de Borburata sin causarle estragos por asalto, robo o quema. Quienes llegaron después de él no tuvieron compasión alguna con la ciudad que terminó por sucumbir ante el horror sembrado tras cada celada.

Esa Borburata que los españoles convirtieron en la ciudad portuaria de mejor rada en toda las Indias; esa misma que John Hawkins convirtió en la *capital del comercio ilegal en el Nuevo Mundo*. Es la misma que en sus años mozos habría de desaparecer de la gran Historia de dos Mundos que apenas forcejeaban, el uno por imponerse, el otro por resistir.

Referencias

- AGI, Patronato, 153, N° 7, R. 1\1\20; 27-III-1549.
- AGI, Santo Domingo, 203, folio N° 16; 25-VI-1569.
- ARCINIEGAS, Germán (1975). *Biografía del Caribe*. Barcelona, España. Printer, Industria Gráfica.
- CABRERA, Geniber (2004). La actitud de la Corona española y de los pobladores de la Borburata del siglo XVI, ante las incursiones de piratas y corsarios. Tesis de Maestría. Valencia, Venezuela. Universidad de Carabobo.
- DE ITA RUBIO, Lourdes (2001). *Viajeros isabelinos en la Nueva España*. México. Morevallado Editores.
- GÜERERE AÑEZ, Tabaré (2001). *Agenda histórica de América. 1492-1985*. Caracas, Venezuela. Fundación Tradiciones Caraqueñas.
- LUCENA SALMORAL, Manuel (1994). *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. (Perros, mendigos y otros malditos del mar)*. Caracas. Editorial Grijalbo.
- NECTARIO MARÍA (Hno.) (1970). *Orígenes de Valencia, (Historia documental de los orígenes de Valencia, capital del Estado Carabobo. Venezuela)*. Madrid, España. Escuelas Profesionales «Sagrado Corazón».