

***PIRATAS, CORSARIOS, BUCANEROS,
FILIBUSTEROS Y CONTRABANDISTAS
EN LA AMÉRICA ESPAÑOLA
(SIGLOS XVI, XVII Y XVIII)***

Belen Navajas Josa

Licenciada en Antropología de América

Octubre 2003

*«Que es mi barco mi tesoro,
que es mi Dios la libertad;
mi ley, la fuerza y el viento,
mi única patria la mar».*

(José de Espronceda, Canción del pirata)



ÍNDICE

- I. Introducción
- II. Puntos débiles del Imperio español en Las Indias
- III. Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros
- IV. El corso español
- V. Un poco de historia del Caribe
- VI. Algunos piratas, corsarios, bucaneros, filibusteros y contrabandistas célebres
- VII. Piratas en América del Norte
- VIII. Las embarcaciones: el hábitat del pirata
- IX. La vida a bordo
- X. La sangre y la bandera negra
- XI. Las armas
- XII. Conclusión: ¿Una imagen romántica de los piratas?
- XIII. Bibliografía

I. INTRODUCCIÓN

El Descubrimiento de América supone una serie de cambios y novedades, un intercambio de información entre el Viejo y el Nuevo Mundo.

Supone cambios para la población autóctona americana que se encuentra ante nuevas costumbres, un vestuario extraño, una religión que difiere de sus creencias, una lengua que no entienden, armas nunca vistas, animales nuevos como los caballos, enfermedades a las que no eran inmunes, etc. Y lo mismo podría aplicarse para los conquistadores españoles que creían haber llegado a las Indias: una fauna y flora desconocidas, una serie de lenguas que no entienden (a pesar de que Colón previendo esta situación llevaba intérpretes que, sin embargo, no eran capaces de comprender ninguna de estas lenguas) y unas costumbres completamente ajenas. La unión de estos dos mundos tan diferentes se materializa en el mestizaje, un hecho realmente y diferenciador de otros choques culturales previos.

Con el tiempo se van fundando y estableciendo asentamientos y ciudades, algunas de las cuales no tenían nada que envidiar a las ciudades europeas. Se generan riquezas y una serie de necesidades materiales para los habitantes de las Indias. Así se crean nuevas rutas comerciales que recorren naves españolas y portuguesas cargadas con mercancías que despiertan desde el primer momento la codicia tanto de reyes como de patanes. No hay que olvidar que el Papa Alejandro VI, por el Tratado de Tordesillas del 7 de junio de 1494, había dividido el mundo por descubrir entre Castilla y Portugal, encomendándoles la misión de evangelizar a estas gentes de las Indias que adoraban a sus ídolos. El territorio quedaba delimitado por un meridiano a 370 leguas de Cabo Verde. Esta situación despierta la enemistad de otras potencias europeas que se han visto excluidas del reparto. Hay que señalar a favor de la actuación de Castilla en el Nuevo Mundo que de forma muy temprana, en 1512, se elaboran las Leyes de Burgos con el propósito de evitar abusos contra la población indígena. Evidentemente, sí se produjeron abusos pero las Leyes pusieron freno a ciertos desmanes.

Se crea el sistema de la encomienda, ya que era necesario el trabajo humano para extraer las riquezas que ofrecían estas tierras y llevarlas a Castilla y de allí al resto de Europa. La ley prohibía convertir en esclavos a los indígenas, por lo que se acude a África para obtener esclavos que trabajaran en tierras americanas. Sus habitantes no eran súbditos del rey de Castilla y así se legitima la cuestión de la esclavitud negra. Esta población africana es transportada entonces a América y llega a formar una parte considerable de la población. Se produce un descenso demográfico entre la población indígena americana a causa no sólo de las guerras, sino también a causa de enfermedades importadas de Europa. Se produce asimismo un mestizaje entre blancos y negros, dando lugar a los mulatos, y de negros con indios dando lugar al mulato «lobo». Además, más adelante surgirán los criollos, los hijos de españoles nacidos en América.

Así que son muchas las consecuencias del descubrimiento de América: intercambio de información, esclavitud negra, las encomiendas, una nueva sociedad formada por blancos, indios, negros, mestizos y criollos, la evangelización y consecuencias económicas que afectan no sólo a España sino a toda Europa. La llegada a Occidente de las riquezas del Nuevo Mundo, el desarrollo del comercio y, sobre todo, la llegada del oro y la plata revolucionan el panorama económico en el Viejo Mundo. En 1546 se descubre la mina de plata de Potosí y a partir de ese momento comienza a ser llevada a

España y desde allí pasará al resto de Europa. En 1547 son descubiertas las minas mexicanas de Zacatecas y dos años más tarde las de Guanajuato. Los reyes europeos mandan expediciones a descubrir nuevas tierras para poder enriquecerse como lo estaban haciendo las monarquías ibéricas. Pero existe una forma más rápida y fácil de enriquecerse: el robo. Y así van acudiendo a la mar Océana piratas que actúan por su propio interés y otros que, con una patente de corso, actúan bajo las órdenes directas de monarcas europeos.

El desarrollo de las comunicaciones marítimas y de todo lo relacionado con la navegación es notable y así son muchos los tipos de embarcaciones que surcarán los mares, con un equipo y una cartografía que se irá perfeccionando: brújulas, compases, astrolabios, etc. Pero estos barcos cargados de riquezas son una tentación para bandidos comunes, reyes y potencias (sobre todo, Inglaterra, Francia y Holanda). La piratería surge en cuanto comienza el tráfico marítimo en el mundo. Se tiene ya noticia de ataques piratas en la época de los fenicios. Las embarcaciones son asaltadas por bandidos en busca de botín o rehenes para exigir un rescate.

En el siglo VIII se sabe que piratas sarracenos actuaban en el Mediterráneo asaltando naves genovenses y venecianas. En el siglo IX eran sobre todo los vikingos quienes atacaban en el norte las naves de la Liga Hanseática y con sus *drakkars* llegan hasta las costas irlandesas. En la Edad Media cobra protagonismo la piratería berberisca en el Mediterráneo. Pero hay una novedad: no se trata de bandidos que actúan a nivel particular, sino que están a las órdenes del Sultán de Constantinopla, Solimán el Magnífico. Así surge la figura del corsario, al que se le otorga una licencia, la patente de corso. Destacan en esta época los hermanos Barbarroja. Los turcos hostigarán las naves cristianas y capturarán rehenes. Entre los cautivos hay que recordar al propio Cervantes, que fue redimido en Argel por frailes trinitarios. El genial Cervantes reflejará su propia experiencia en su obra *Los baños de Argel* y los piratas están también presentes en algunos capítulos del Quijote. La Cristiandad, al mando de don Juan de Austria, logra poner freno a la expansión otomana por Occidente tras la batalla de Lepanto (1571).

Otro punto donde se concentra la piratería es el canal de La Mancha. En Inglaterra, en la zona de Cornualles, muchos de sus habitantes viven del saqueo de los naufragios. Enrique VIII e Isabel I alientan la piratería con el claro fin de enriquecerse y son muchos los nobles ingleses que participarán en estas correrías financiando las expediciones a cambio de una parte del botín. A partir del Descubrimiento, los piratas ingleses dirigen sus objetivos hacia las naves españolas procedentes de América y hacia aguas caribeñas. Uno de los primeros capítulos de que se tiene noticia es un ataque inglés en el puerto de Santo Domingo en 1527 y muy poco tiempo después comienzan ataques holandeses (con Cornelius Jol, por ejemplo) y franceses: Jean Terrier, Jean d'Ango y Jean Fleury, entre otros. Éste último logró apresar un valiosísimo cargamento: el tesoro de Moctezuma que Hernán Cortés enviaba a Carlos V. Corsario al servicio de la monarquía francesa, acabó sus días en la horca.

II. PUNTOS DÉBILES DEL IMPERIO ESPAÑOL EN LAS INDIAS

El problema del todopoderoso Imperio es que era demasiado grande para poder defender todas las poblaciones costeras de América, por eso éstas eran débiles ante los ataques piratas. De todas formas, en general, estos ataques no suponían un grave peligro para el Imperio. Se perdieron muchas más naves comerciales por los elementos que por los piratas, así que no parece que estos ataques fueran una de las causas de la decadencia española. Sí lo fue la **Guerra de los Treinta Años** por el desgaste y la sangría económica que supusieron tantos años de un enfrentamiento militar que afecta a casi toda Europa. Al finalizar con la Paz de Westfalia (1648), el panorama europeo ha cambiado completamente y España, tras la pérdida de los Países Bajos, pierde su puesto como primera potencia mundial.

La Guerra de los Treinta Años comienza en 1618 con la Defenestración de Praga. Se trata de una guerra compleja, ocasionada por móviles políticos, religiosos y económicos. Se inicia en Bohemia y de allí se extiende a gran parte de Europa. Está en juego la hegemonía europea de la Casa de Austria. Además, se produce una nueva guerra entre Francia y España (1643-1659) que finalizará con la Paz de los Pirineos, que significará la consolidación del poder de Francia y corroborará la decadencia española. A partir de entonces comienza, por fin, un período de paz en Europa. El escenario europeo, tras cuarenta años de guerra, se ha transformado. Alemania está arrasada y sufre un gran despoblamiento a causa de las bajas ocasionadas por las guerras y la peste, así como por la emigración masiva de la población, que huye ante el avance de los ejércitos o por expulsiones causadas por motivos religiosos.

La Casa de Austria pierde su preponderancia en el mapa europeo. España ha perdido su papel protagonista. Sale de estas guerras muy debilitada militar y económicamente, además de perder los Países Bajos del Norte, Artois, el Rosellón y pronto Portugal. Será la Francia de Luis XIV la que ocupará el primer lugar en el escenario europeo.

En el mar, la flota francesa del Mediterráneo acude en auxilio de Sicilia que se ha sublevado contra España, venciendo a la flota hispano-holandesa en 1676. Esta victoria asegura a Francia el dominio del Mediterráneo y confirma la decadencia de la marina española.

Las riquezas que obtenía España de las Indias servían, principalmente, para financiar sus guerras en Europa. Sin embargo, Francia, Inglaterra y Holanda tienen sobre todo intereses comerciales. La mentalidad es, por tanto, diferente y existe un comercio privado de una incipiente burguesía que todavía no existe en España. Se hace común el ataque entre las cuatro potencias para desalojar una isla y anexionarla a la Corona que se tratase, pero el problema era mantener una ocupación permanente en esa isla, ya que no había colonos y mucho menos guarniciones para defenderlas. Ésta fue una de las debilidades del Imperio en América, ya que para defender todas las islas del Caribe habría sido necesario disponer de una flota mucho mayor de la que tenía España. Además, no hay que olvidar que España está en este período en guerras continuas en Europa, que son una constante sangría de soldados y dinero. Estas circunstancias desfavorables a España serán aprovechadas por las potencias enemigas. Aún así, el

Imperio fue capaz de defender y mantener sus posesiones en tierra firme y casi todas las Grandes Antillas (excepto Jamaica).

Tras el Segundo Tratado de Madrid entre España e Inglaterra (1670), España cede a ésta la isla de Jamaica. A partir de este momento, la política inglesa con respecto a las posesiones españolas cambia y permitirá menos ataques. De hecho, la Corona inglesa ofrece una amnistía a los filibusteros. La mayoría decide no aceptar y marcha a la Tortuga. Pero en 1672 se inicia una guerra entre Holanda e Inglaterra. Francia y Suecia entran también en esta contienda apoyando a Inglaterra, mientras que Austria y España se pondrán del lado de los holandeses, con lo que España e Inglaterra vuelven a enfrentarse. Este hecho hará que Inglaterra, una vez más, facilite patentes de corso para actuar contra intereses españoles. Esta guerra terminará en 1678 y un año después se firmará la **Paz de Nimega**, por la que España seguirá perdiendo territorios: en esta ocasión, el Franco Condado.

Retomando el tema de la protección de las Indias, quienes sí estaban protegidas eran las naves comerciales que atravesaban el Atlántico. Las autoridades españolas se ven obligadas a organizar un sistema de escolta a las naves comerciales ante los ataques piratas, cada vez más numerosos. Así las naves españolas navegaban juntas formando **flotas** e iban escoltadas por buques armados. Se estructuraron unas **rutas comerciales** fijas a partir de 1561, de modo que se establecieron dos flotas anuales. Una se dirigía a Nueva España y partía de San Lúcar de Barrameda en abril, y otra, que partía en agosto, marchaba a Tierra Firme. El regreso a la Península se realizaba al final del invierno.

Nos encontramos en la época del **mercantilismo**, teoría económica y práctica común en Europa durante los siglos XVI, XVII y XVIII que regulaba la economía de ciertos países con el propósito de aumentar su poder frente a las naciones rivales. El mercantilismo es la característica económica de los absolutismos políticos. Sus máximos representantes en el siglo XVII son Colbert en Francia y Thomas Mun junto a Sir James Steuart en Inglaterra, aunque nunca usaron este término, que fue acuñado en 1776 por el filósofo escocés Adam Smith.

Los metales preciosos, el oro y la plata, eran indispensables para medir la riqueza de una nación, de modo que si un país no los poseía en su territorio se recurrió al comercio. O, como una curiosa interpretación de las ideas mercantilistas, al robo, método al que recurren Inglaterra y Francia saqueando las naves españolas, ya que España se convierte en la potencia más importante gracias al oro y la plata procedentes de América.

La organización de las flotas y de unas rutas obligatorias son fruto del **monopolio** que sufre el comercio con las Indias. Todo cargamento debía pasar por Sevilla. Esta situación produce un perjuicio económico, ya que surge la competencia del **contrabando** porque el viaje sólo se realizaba dos veces al año, insuficiente para abastecer todas las necesidades de ultramar. Es decir, se limita el comercio en beneficio de la seguridad. Con este control y monopolio la Corona aseguraba que el oro y la plata americanos no se desviaran hacia países extranjeros, y menos si eran países enemigos. Los productos debían pasar por los controles de cargamento establecidos en Sevilla. Sin embargo, la fuga de metales preciosos y el contrabando son hechos ciertos a pesar del monopolio por varias causas:

- Inmensa extensión geográfica de las Indias
- Insuficiente vigilancia de la costa
- Comunicación lenta
- Escasez de mercancías, hecho que origina clientela para el contrabando

Por tanto, los convoyes existen a causa del monopolio y de la piratería, pero causan graves **perjuicios económicos**:

- Los costes aumentan a causa de las fuertes contribuciones que los comerciantes debían pagar para armar los galeones que acompañaban como escolta
- La partida de las flotas anuales solía retrasarse
- En consecuencia, los colonos no están suficientemente abastecidos de bienes de consumo, aunque esto convenía a los sevillanos que de este modo aumentaban el precio de la mercancía.

Hay que tener en cuenta que el comercio en el Caribe se vio favorecido por este estado de indefensión, ya que si llegaba un comerciante extranjero, a pesar de la prohibición que existía, normalmente se comerciaba con ellos para evitar que los comerciantes tomaran por la fuerza lo que estaban dispuestos a negociar. Además, la escasez de productos necesarios, ya que no siempre llegaban los barcos desde la Península por naufragios y porque no se disponían de los medios suficientes para su envío, hacía que fuera éste el único modo de obtener mercancías. Esta situación favorece el contrabando que se las ingenia para burlar el monopolio español.

En 1601, el arzobispo mexicano Agustín Dávila y Padilla escribe al rey con lo que podría haber sido una buena solución al problema de desabastecimiento. Proponía que se legalizara el comercio con potencias extranjeras, del mismo modo que era legal en puertos españoles, ya que así el comercio estaría controlado y el pago de aranceles beneficiaría a la Corona. Sin embargo, la muerte prematura del arzobispo rompe esta línea de pensamiento.

En 1603, una Cédula Real de Felipe III ordena el abandono de las zonas norte y oeste de La Española, de modo que la población se concentre en el sur, en las cercanías de Santo Domingo. Este hecho favorece el asentamiento de extranjeros en estas zonas, lo que dio lugar al bucanerismo. Así, el norte de La Española se convierte en lugar seguro donde barcos de piratas y contrabandistas obtenían provisiones. Algunos piratas se asientan en la isla de la Tortuga, al noroeste de La Española, y allí nace el filibusterismo.

Las medidas de protección del monopolio comercial llevan a conflictos diplomáticos y bélicos con otras potencias, especialmente con Inglaterra. El gobierno español no tiene confianza en el libre comercio porque considera que daría rienda suelta a un desmesurado afán de riquezas, además de que se ofrecerían más mercancías de las que América podría absorber, con las consiguientes pérdidas para los comerciantes. En cambio, si el gobierno fija el número de navíos y la cantidad de mercancías, ya que sabe cuáles son las necesidades reales de cada zona, esa situación no se producirá. De modo que la Corona aplica el proteccionismo y el monopolio al comercio.

Sin embargo, a finales del siglo XVIII la Corona comienza a permitir cierta **liberalización** en el comercio, sobre todo en lo referente al comercio de esclavos negros. A partir de 1765 se permitirá que otros puertos españoles, no sólo Sevilla y

Cádiz, comercien directamente con las Indias, sin necesidad de pasar por Sevilla. La consecuencia económica fue positiva: se produjo un aumento del tráfico naviero y comercial. La concepción que tiene la Corona del proteccionismo y del monopolio irá cambiando en un mundo en el que cada vez se hace más importante la libre competencia, pero, a pesar de las medidas liberalizadoras, seguirá subsistiendo la creencia de la necesidad de la planificación estatal.

III. PIRATAS, CORSARIOS, BUCANEROS Y FILIBUSTEROS

«Está la isla de la Tortuga al lado del norte de la famosa y grande isla Española; cerca de la tierra firme, en la altura de veinte grados y treinta minutos; es grande de sesenta leguas; llamaronla Tortuga por tener la forma de una tortuga o galápago de mar; diéronla por esta razón los españoles este nombre; es muy montañosa y llena de peñascos mas, no obstante, espesísima de lozanos árboles, que no dejan de crecer entre lo sólido de los riscos (...), de donde se sigue que entonces la Compañía del Occidente Francesa tomó posesión de ella y puso por gobernador a Monsieur Ogeron»¹.

Las actividades de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros son muy similares. Son todos bandidos, ladrones y asesinos del mar. Lo que cambian son las circunstancias de unos y otros.

PIRATAS

La palabra pirata procede del griego «peirates» (aventurarse, intentar). Estos aventureros actúan por libre, sin depender de ningún gobierno. Su fin es la obtención del botín y atacan naves de cualquier país. Este término se utiliza también para hablar en general de corsarios, bucaneros y filibusteros cuando está claro el contexto. Existen piratas desde que existen naves que asaltar.

CORSARIOS

La etimología de corso procede del latín «cursus» (carrera). Se diferencian de los piratas en que actúan para un gobierno, por lo que sólo atacaban naves de determinada nacionalidad y entregaban parte del botín a quienes financiaban sus expediciones. Actúan con una licencia: la patente de corso. Existen tres tipos de patente: permiso de paso, carta patente y carta de represalia. Eran contratos entre el pirata y el gobierno o monarca donde se estipulaban las condiciones, obligaciones, formas de actuación y reparto del botín. En el caso de América, son muchos los piratas que actúan apoyados y protegidos por Inglaterra, Francia y Holanda pero sin patente de corso explícita.

BUCANEROS

Actúan sólo en la zona del Caribe, especialmente durante el siglo XVII. Eran aventureros de varias nacionalidades que se asentaron al norte de La Española y se dedicaban a preparar carne ahumada que luego intercambiaban, generalmente con otros piratas y contrabandistas que no podían recalcar en ningún otro sitio, puesto que los demás puertos pertenecían al monopolio español. Hay varias teorías acerca del origen de la palabra bucanero. Algunos autores sostienen que viene de la deformación de «karib» o de «arawak», palabra ésta con la que los indios denominaban esta forma de preparar la carne. La palabra también podría venir del término francés «boucan» que designa una especie de barbacoas en las que secaban y ahumaban la carne. Actuaban en forma de hermandad y destaca su espíritu libertario.

¹ Alexander O. Exquemelín: *Piratas de América*, Historia 16, Madrid, 1988

Los bucaneros eran europeos, en su origen principalmente franceses, que se asientan en islas deshabitadas de las Antillas. Vivían de forma salvaje y su principal fuente de alimentación era, como ya hemos dicho, la carne de los animales que cazaban. Con esta carne también comerciaban y así la intercambiaban por armas y otros objetos que necesitaban. Realizan correrías en pequeñas embarcaciones que construyen y que les permite acercarse a islas próximas donde intercambiar su carne o cometer rapiñas. Se situaron en el norte de La Española, una zona despoblada, pero al ser expulsados por las autoridades españolas se refugiaron en la isla de la Tortuga. Esta comunidad va creciendo cada vez más con esclavos huidos, desertores y proscritos entre los que había, además de franceses, holandeses, indios, negros e, incluso, algunos españoles. En más de una ocasión, las autoridades españolas organizaron expediciones para desalojar la Tortuga, pero la solución era sólo temporal y los bucaneros finalmente regresaban a la isla.

Exquemelín describe así a los bucaneros: «*Sus ejercicios son tres: ir a la caza, plantar y navegar como piratas. Todos tienen por costumbre de buscar un camarada o compañero poniendo todo lo que poseen en beneficio reciproco, haciendo una escritura de contrato tal como ellos acordaron; (...) gastan el resto de sus ganancias con grande liberalidad, dándose a toda suerte de sucios vicios siendo el primero la borrachez con el aguardiente que beben del mismo modo que los españoles agua común. (...) los taberneros y rameras se preparan a tropas aguardando la buena llegada de los sucios bucaniers (...). Son los tales bucaniers cruelísimos con sus criados*»².

FILIBUSTEROS

Al igual que los bucaneros, su zona de actuación se circunscribe al Caribe. Son aventureros que se asientan en la isla de la Tortuga. Tampoco está claro el origen de la palabra. Algunas teorías hablan del término holandés «vrij buiter» (el que capture el botín) o «vrie boot» (embarcación ligera) y de aquí derivaría hacia filibuster³. Otras dicen que proviene del término inglés «free-booter». Fueron protegidos por Francia, Inglaterra y Holanda porque aceptaban atacar sólo posesiones españolas.

La figura del filibustero surge cuando las autoridades españolas deciden bloquear la salida marítima de la Tortuga a los bucaneros. Los filibusteros son hombres que burlaban el bloqueo español, de modo que van adquiriendo experiencia en la navegación. No se limitarán como los bucaneros a realizar incursiones en islas próximas, sino que terminarán dedicándose a la piratería en zonas alejadas de la Tortuga, pero la isla acaba convirtiéndose en el hogar de unos y otros, punto de avituallamiento de piratas y corsarios y, en general, punto de encuentro de hombres sin ley. La isla pasará a pertenecer a la corona francesa y a tener un gobernador. Todos estos bandidos eran una amenaza para el comercio entre islas y tierra firme de la zona del Caribe.

La principal diferencia entre corsarios y bucaneros y filibusteros es que los primeros son contratados por los gobiernos, por motivos de política y economía de estado, mientras que bucaneros y filibusteros forman sociedades con reglas propias. Así surge la Confederación de los Hermanos de la Costa, una asociación de filibusteros y bucaneros.

² A.O. Exquemelín: *Piratas de América*, ob. cit. (pp.58-59)

³ Cruz Apéstegui: *Los ladrones del mar...* (p.21)

Tienen un «código de honor» por el que quedaba establecida la forma del reparto del botín. Todo lo que robaban se dividía entre todos y no estaba permitido ocultar ni apropiarse individualmente de nada de lo robado, bajo pena de castigos o expulsión de la Hermandad. Los miembros de la Confederación se ayudaban en las batallas, de modo que si un hermano abandonaba a otro era ahorcado posteriormente. «*Estas gentes son muy civiles entre ellos mismos de suerte que, si a alguno le falta algo de lo que otro tiene, con galantería le hace participante al otro*»⁴.

El número de filibusteros fue aumentando y además de la Tortuga y Jamaica podían moverse libremente por las posesiones inglesas, francesas y holandesas (Martinica, Guadalupe, Barbados, Aruba, etc.), ya que los enemigos de España los ponían a su servicio. Los filibusteros no solían hacer prisioneros, a no ser que vieran la posibilidad de venderlos como esclavos, por lo que asesinaban a sus víctimas y a las mujeres las llevaban a las tabernas de Jamaica.

Jamaica se convierte en otro punto de encuentro para los ladrones del mar. Todos ellos eran bienvenidos a esta isla, ya que pertenecía a Inglaterra desde 1665. Port Royal era el centro de diversión con sus numerosas cantinas, alcohol y prostitutas. El 7 de junio de 1692 un terremoto destruyó Port Royal. Se calcula que murieron alrededor de 2.000 personas y otras 3.000 fallecieron a causa de la peste que siguió al terremoto.

⁴ A.O. Exquemelín: *Piratas de América*, ob. cit. (P.71)

IV. EL CORSO ESPAÑOL

«Reglas con que se ha de hacer el corso de los particulares contra los enemigos de la Corona»

«Los paternales cuidados con que siempre he procurado el bien de mis vasallos, la justa satisfacción que exige el decoro de mi Corona, y el sincero deseo de procurar por todos los medios posibles, que cesen los funestos desórdenes que produce en la Europa una guerra larga y sanguinaria me obligan a valerme para ello de quantos medios dicta la experiencia; y siendo uno de estos la conservación de los bienes de mis súbditos, cuya navegación y comercio se verá expuesta á los insultos de los armamentos y corsarios enemigos; he tenido por conveniente usar de igual arbitrio, promoviendo y fomentando el corso particular en todos los mares, y auxiliando a todos y a qualesquiera individuos que se hallen establecidos en mis dominios, para que puedan hacerlo bajo aquellas leyes, que autorizan el Derecho común y las costumbres recibidas entre las Naciones cultas, que en las actuales circunstancias reduzco en una ordenanza (...)»⁵.

*(Del corso contra enemigos de la Corona. Ordenanza de Carlos IV.
Ley IV. Segovia, 20 de junio de 1801)*

En 1521, corsarios franceses apresan dos carabelas que regresaban de las Indias con mercancía de valor. Carlos I envía una flota bajo el mando de Pedro Manrique, que consigue recuperar las carabelas. Comienzan así los ataques a naves españolas. De esta época hay que nombrar a Juan Florín (o Jean Fleury), que dirigió sus ataques hacia la zona de las Canarias, ya que las aguas próximas a la Península estaban protegidas por Manrique. Florín consiguió apresar en las Azores dos carabelas que venían de América con el tesoro de Moctezuma que Hernán Cortés enviaba a Carlos I. Este éxito hizo que cada vez más bandidos acudieran a aguas canarias y a las Azores. Al estallar una de las guerras contra Francisco I de Francia (1526), el Emperador autoriza el corso canario contra los franceses. Uno de estos capitanes, el vizcaíno **Martín Pérez de Irízar**, logró apresar a Juan Florín en 1527, hecho que le valió recibir un título nobiliario. Florín fue enviado a la Península donde fue ejecutado. Pérez de Irízar murió en una batalla en la isla de Alborán. Fueron muchos los ataques que tuvieron que sufrir las Islas Canarias, sobre todo en las épocas de guerra entre Francisco I y Carlos I.

El campo de acción del corso español se desarrolla tanto en aguas del Caribe, para defender las Indias de los piratas, como en las costas peninsulares para repeler ataques promovidos por las potencias enemigas del Imperio, aunque hay que decir que la Corona española no era muy amiga de otorgar estas licencias. Ya hemos visto el problema que suponía la defensa de las Indias dada su inmensidad física, además de la lejanía y la escasa y difícil comunicación con la metrópoli. Aún así, fueron muchos los piratas hechos prisioneros y numerosas las naves abatidas por el ejército español. A tal

⁵ M.A. de Paz y C.F. Hernández: *Diario de un corsario canario del año 1800*, José Marrero y Castro Editor, Santa Cruz de Tenerife, 1983 (p.34)

efecto se crearon la Armada de Barlovento y la Armada de Vizcaínos, que actuaron en el Caribe, y la Armada de Nuestra señora de la Guía en el Mar del Sur, creada por los habitantes de la zona, que, aunque no siempre lograron su cometido, sí fueron muchas las victorias contra los piratas. Por otra parte, el corso español no estaba muy bien visto por la Corona española ni por los colonos españoles, aunque las razones de éstos obedecían a algo tan prosaico como una competencia económica. En cualquier caso, sí existieron patentes de corso españolas que permitieron una colaboración eficaz en la lucha contra la piratería.

Desde las colonias españolas se facilitan patentes de corso para actuar contra intereses franceses e ingleses, sobre todo. Entre estos corsarios destaca **Juan Corso** a finales del siglo XVII, que navegaba a las órdenes del capitán **Pedro de Castro**. Cuando éste decide abandonar la vida de corsario, cede su puesto a Corso, quien seguirá hostigando naves inglesas y francesas. Era un hombre muy violento, ya que solía pasar a cuchillo a las tripulaciones de las naves asaltadas. En 1685, De Castro se une nuevamente a Corso, asaltando una colonia francesa que se había instalado en tierras mexicanas. Sin embargo, este regreso supuso su muerte ese mismo año en un naufragio en la bahía Apalache.

En 1685, las autoridades españolas deciden crear una flota corsaria para combatir la piratería con sus mismas armas. Nace así la Armada de Nuestra Señora del Rosario, aunque fue más conocida como Armada de Vizcaínos, ya que fue la Compañía Guipuzcoana quien recibió el encargo de su formación. Esta Armada estaba formada por tres fragatas al mando del General D. Francisco García Galán y del Almirante D. Santiago de Arrinillaga. Aunque quiso la mala suerte que en el primer encuentro contra una nave inglesa muriera el General, otros ataques contra refugios piratas en las islas de Barlovento y la Tortuga sí tuvieron éxito. Asimismo, lucharon contra el terrible filibustero conocido como Lorencillo. Colaboró también en estas expediciones antipiráticas la Armada de Barlovento, arrebatando botines a los piratas. En los últimos años del siglo XVII, los ataques filibusteros contra intereses españoles disminuyeron notoriamente.

El corso español tiene, por tanto, su auge en el siglo XVII. La Corona española considera diferente el corso español del corso extranjero, justificando moralmente y legitimando su existencia: sólo se otorgan patentes de corso para defender las costas españolas peninsulares y de las Indias de los ataques corsarios extranjeros. Éstos eran sobre todo berberiscos, en el caso peninsular, y prácticamente toda la costa sufrió ataques, excepto la costa cantábrica, de la que no se tienen noticias de ataques corsarios. También eran frecuentes ataques del corso francés e inglés, mientras que el holandés era raro. En 1633 es fundada la Escuadra del Norte, en un intento de organizar el corso como apoyo a las Armadas reales en tiempos de guerra. Su primer superintendente fue don Alonso de Idiáquez. El corso se permitió por vez primera en América en 1674.

Podemos decir, por tanto, que el corso español se diferencia del extranjero en varios aspectos:

- Por su carácter defensivo. Nace con el propósito de proteger la costa española de los ataques de potencias extranjeras.
- Existe un control directo por parte de la Corona española que somete a los corsarios a unas marcadas normas para intentar evitar los excesos de estos aventureros.

- Los casos de torturas con los prisioneros no son tan frecuentes como entre los corsos que actúan en América, precisamente a causa de ese control. Evidentemente, estamos hablando de aventureros y muchas veces sí se cometían abusos y en ocasiones los corsarios realizaban actos de piratería.

«Los prisioneros (...), tratando a todos con humanidad y con distinción a los que lo merezcan según su clase; y no podrán arbitrar los capitanes de los corsarios en dexarlos abandonados en islas (...)»⁶

⁶ M.A. de Paz y C.F. Hernández: *Diario de un corsario canario del año 1800*, ob. cit. (p.51)

V. UN POCO DE HISTORIA DEL CARIBE

Inglaterra, potencia que da gran importancia a su ejército naval, ve con preocupación el auge de España y su aumento de poder y considera una amenaza el desarrollo cada vez mayor de su flota. Para evitar el peligro, sin entrar en una guerra abierta, acude a los corsarios. A través de ellos puede atacar las naves y asentamientos españoles, ir minando su hegemonía y enriquecerse al mismo tiempo. Estos hombres con patente de corso cuentan con todo el respaldo de la Corona británica. Así que no existía una declaración de guerra formal pero los corsarios actúan a las órdenes de la Corona británica, asaltando y saqueando las posesiones españolas. De esta forma, Inglaterra se rebela contra la decisión del Papa Alejandro VI, que era además un Borgia, o Borja, de origen español.

El matrimonio de María Tudor con Felipe II restablece la alianza entre Inglaterra y España y la restauración de la iglesia católica pero María muere poco después, en 1558, y le sucede Isabel I que volverá al anglicanismo y romperá la amistad con España. De hecho, hostigó sin descanso los intereses españoles y no dudó en fomentar la actuación de los corsarios. En este contexto se mueven Drake y Hawkins. Al rey Jacobo I le sucede Carlos I, en 1625, quien será ajusticiado en Whitehall tras la revolución que lleva a Oliver Cromwell al poder. La política de éste fue también de ataque sistemático contra la América española y de colaboración con los bucaneros.

En el siglo XVII el escenario del Caribe va cambiando. Las potencias van ocupando las islas de las Antillas y estableciendo factorías comerciales. España no tiene más remedio que permitir estos asentamientos ante la imposibilidad de controlar todas las costas americanas. Cuando decidía intervenir militarmente y desalojar una isla, lo único que se conseguía era la ocupación sucesiva de otra isla.

En cuanto a Holanda, en un principio su armada actúa conjuntamente con la inglesa en sus expediciones y así va adquiriendo experiencia. En 1599 una flota de 72 barcos al mando de Pieter van der Does parte de Holanda con rumbo a Canarias. Ataca las islas y obtiene un importante botín. De allí prosigue hacia Brasil, donde también obtuvo valiosos beneficios y emprende el camino de regreso a Holanda, pero la expedición pierde la mitad de los barcos. Holanda también actuó en el Pacífico.

Tras el auge de corsarios, bucaneros y filibusteros, en el último tercio del siglo XVII, vuelven a surgir los piratas individuales que no pertenecían a hermandades filibus teras ni eran corsarios que trabajaran para Francia, Inglaterra u Holanda. A estos hombres les movían las historias sobre el oro y las riquezas infinitas y, normalmente, eran desertores y gente que se movía al margen de la ley. Cuando se unían varios piratas en una nave elegían al que debía cumplir las funciones de capitán, aunque si éste no conseguía botines y éxitos era fácil que lo mataran o lo sustituyeran mediante una nueva votación. Los piratas eran salteadores de barcos y no solían atacar en tierra firme. Entre los piratas de esta época destacan Roberts, Walter Kennedy y Swan, entre otros. En época de guerra tenían menos campo de acción. En las tripulaciones piratas solía ir un médico, ya que lógicamente sus servicios eran importantes, un cocinero y un artillero que era responsable del cuidado de los cañones y la munición. A estos hombres les atrae la libertad de este tipo de vida y el botín, pero por otra parte, las condiciones de vida a bordo son muy duras: inclemencias del tiempo, el peligro de las tormentas en altamar, las enfermedades, el espacio reducido, el trabajo continuo, la escasez de comida en

muchas ocasiones, etc. Parece ser que los piratas, a diferencia de los filibusteros, no solían matar a los prisioneros, ya que podían canjearlos por un cuantioso rescate. Entre los piratas existe una serie de normas y leyes y una disciplina que hay que cumplir, por lo que si un pirata mataba o robaba a un compañero era castigado duramente. Cuando surgía algún problema era costumbre que el capitán lo sometiera a votación entre todos los miembros de la tripulación. Según relatan los cronistas, parece ser que el peor enemigo de los piratas era el alcohol que consumían en grandes cantidades.

FIN DE LA PIRATERÍA EN EL CARIBE

A principios del siglo XVIII el gobierno inglés promulga una amnistía para los piratas que desearan incorporarse a una vida normal y renunciaran a seguir con su vida al margen de la ley. Muchos se acogen a esta amnistía pero otros seguirán ejerciendo la piratería. Jamaica ha dejado de ser el paraíso que era y se verán obligados a buscar otro lugar en el que asentar sus bases. Así comenzarán a reunirse en las Bahamas o las Lucayas, formadas por cientos de islas, islotes y peñascos, de posesión británica, situadas en un punto estratégico dada su proximidad a la zona de paso obligado de naves españolas. El gobernador de las islas, Robert Clark, acogía a los piratas por los beneficios que podían aportarle.

A partir de 1714, con la Paz de Utrecht, se produce un nuevo cambio en el Caribe, ya que el comercio americano se abre parcialmente y ya no es un monopolio exclusivo de España, por lo que la piratería pasará a convertirse en un problema para todas las potencias europeas que comercian con América. Al unir sus fuerzas logran acabar con la piratería del Caribe.

En el siglo XIX ya prácticamente no hay piratería en América. La esclavitud es perseguida en la mayoría de los estados de América del Norte, las colonias del norte han conseguido la independencia y las del sur la irán adquiriendo a lo largo de este siglo. Así que el oro y la plata ya no abandonarán tierra americana con la facilidad y cantidad de antaño. Las potencias europeas ya no solicitan los servicios de los corsarios, que había sido la principal causa del auge de la piratería en América. Cambia, por tanto, el contexto histórico y cambia el escenario en el que se venía desarrollando la piratería: hay menos riquezas circulando por los mares, los corsarios ya no son contratados, la persecución aumenta y se multiplican las ejecuciones públicas.

Por otra parte, la navegación va evolucionando y a principios del siglo XIX surgen los primeros barcos de vapor, financiados por los gobiernos. Estos barcos son mucho más rápidos que las naves de vela piratas.

La piratería seguirá existiendo, como sigue existiendo en nuestros días, pero se traslada a otras zonas donde hay más posibilidades y facilidad para hacerse con un botín: China, Malasia, Indonesia... Serán los nuevos escenarios de las acciones sanguinarias de los bandidos del mar.

VI. ALGUNOS PIRATAS, CORSARIOS, BUCANEROS, FILIBUSTEROS Y CONTRABANDISTAS CÉLEBRES

SIR JOHN HAWKINS

De familia de armadores y comerciantes, nació en Plymouth en 1532. Ve que el tráfico de esclavos es un modo efectivo de enriquecerse, ya que existía una elevada demanda de esclavos negros para trabajar las tierras americanas. Consigue el respaldo del rey Jacobo I y, gracias a las artimañas del buen negociante que es, logra introducirse en el comercio marítimo, a pesar de que, en principio, estaba vetado a toda potencia que no fuera España o Portugal. Hawkins realiza con frecuencia viajes entre África y América transportando esclavos. Las condiciones en que viajaban los esclavos negros, hombres y mujeres, eran absolutamente inhumanas. Las estadísticas hablan de un 25% de fallecimientos en cada viaje. Al llegar a las costas caribeñas los esclavos eran intercambiados por mercancías o vendidos en subastas. El famoso pirata Drake estuvo en su juventud a las órdenes de Hawkins.

Hawkins desarrolló una brillante carrera: fue nombrado parlamentario en Plymouth en 1572 y un año después accedió al puesto de tesorero de la Armada Real. Con su experiencia naval contribuyó a la modernización de la flota inglesa. En 1588 participó en la batalla contra la Armada Invencible al mando de la nave *Victory* y por su intervención la reina Isabel I le nombró caballero. Sin embargo, a finales del siglo XVI vuelve a ejercer la piratería, pero en esta nueva correría pierde la vida, víctima de una enfermedad.

Se calcula que desde el siglo XVI hasta el XIX fueron llevados a América doce millones de negros. Desgraciadamente, se trató de un negocio próspero y para hacernos una idea de la magnitud de esta empresa basta ver la gran cantidad de población negra que puebla actualmente Cuba, Jamaica, Brasil, Haití o Nueva Orleans.

SIR FRANCIS DRAKE

Es el principal corsario que actúa bajo protección inglesa. Nacido en 1540, hijo de un protestante que profesaba un gran odio contra todos los españoles. No pertenecía a una familia noble ni acomodada, pero desde muy joven se enroló a las órdenes del pirata Hawkins con quien aprendió todo sobre el mar. A los 25 años ya capitaneaba una nave de contrabando. En 1571 participa en un ataque contra los rebeldes irlandeses católicos. Así va adquiriendo la experiencia que le lleva a convertirse en un gran marino y a acumular una enorme riqueza. En 1577 emprende una nueva expedición: su deseo es llegar al Pacífico y lo consigue. Va bordeando las costas brasileñas y es el primer inglés que atraviesa el estrecho de Magallanes. Navega entonces las aguas del Pacífico atacando a las poblaciones desprevenidas que no esperaban un ataque inglés por esa zona. Llegó incluso hasta California, donde recaló en una ensenada a la que llamó Nueva Albión. De allí partió nuevamente en julio de 1580 en una travesía que le llevaría a las islas Marianas, Filipinas, Molucas, el Índico y África para regresar a Plymouth el 26 de septiembre de 1580, después de casi tres años de viaje, cargado con un riquísimo botín, y es recibido un héroe en el puerto de Plymouth. Consiguió unos enormes beneficios económicos con sus saqueos que le valieron el favor incondicional de la llamada Reina Virgen.

En 1581 el pirata es nombrado caballero por la reina Isabel I en la cubierta de su nave. Cuatro años después, en 1585, parte en una nueva expedición, siempre financiada y respaldada por la nobleza y la Corona británicas. En esta ocasión se trataba de una flota de treinta naves. La ruta de su campaña contra España comienza con ataques a las ciudades de Vigo, Redondela y Bayona. Luego intenta un asalto sobre las Canarias y continúa hacia Santo Domingo arrasando la ciudad, robando y asesinando a sus habitantes. De allí parte hacia Cartagena, ciudad que también arrasa.

En 1586, anticipándose a los preparativos de guerra por parte de España, que deseaba zanjar esta situación, lanza un ataque contra la bahía de Cádiz, donde se presenta con treinta naves bombardeando las embarcaciones españolas que fondeaban en la bahía.

Llegamos al capítulo de la Armada Invencible. Ésta es derrotada por Inglaterra y por los elementos. En esta batalla participa Drake al mando del *Revenge* y Hawkins al mando del *Victory*. En 1589 Drake ataca La Coruña, donde se habían refugiado algunos supervivientes de la Armada, pero esta vez es rechazado.

En 1594 Drake, o *el Draque*, como le llamaban los españoles, decide emprender una nueva expedición caribeña, a la que le acompañará Hawkins. Se trata de una flota de casi una treintena de naves. Zarpán de Plymouth con rumbo a Canarias con la intención de atacar y saquear las islas, pero su ataque es rechazado por naves castellanas. Prosiguen entonces su camino hacia el Caribe donde atacan la isla de Guadalupe. Pero una de sus naves es hecha prisionera y así los españoles logran averiguar que el objetivo final inglés es Puerto Rico. De este modo consiguen poner sobre aviso a la población, de manera que cuando el corsario llega es recibido por una población armada y organizada para hacer frente a un ataque. Hawkins muere en el camino hacia Puerto Rico y Drake es derrotado. Se dirige entonces a Cartagena, pero ya todas las ciudades están alertadas y logran resistir los ataques ingleses. Finalmente, Drake, atacado por la disentería, muere frente a las costas de Portobello el 28 de enero de 1596 y su cuerpo es sepultado en las aguas del océano. Al fin, la corona española puede respirar tranquila. Tal fue la fama de este corsario, nombrado caballero y alcalde de Plymouth, que incluso Lope de Vega le dedica una de sus obras, *La Dragontea*.

SIR WALTER RALEIGH

Nació en Devonshire en 1552. De familia acomodada, se formó en Oxford. A los 17 años participó en la guerra en Francia a favor de los hugonotes y más adelante sirve a las órdenes del príncipe de Orange contra España. Cuenta con el favor de la reina Isabel I. En 1584 realiza una primera expedición a tierras americanas sin mucho éxito. En su segundo viaje llega a un territorio en América el Norte al que bautiza con el nombre de Virginia, en honor a su reina. De Virginia lleva a Inglaterra el tabaco y la patata.

En 1587, al llegar a la corte el conde de Essex, Robert Devereux, Isabel se enamora de él dejando en segundo lugar a Raleigh. Éste, para desquitarse, seduce a una dama de la reina, quien ordena su encarcelamiento en la Torre de Londres. Finalmente, es puesto en libertad y se casará con esta dama, Elizabeth Throckmorton.

Raleigh había oído hablar de El Dorado y esta historia se convierte en su obsesión. Se considera capaz de encontrar el escondite que, según la leyenda, albergaba un fabuloso tesoro. De esta forma, se convierte en corsario al servicio de Su Majestad. Ataca

entonces la isla de Trinidad, Santa Marta y Río Hacha, siguiendo la tradición de Drake. Pero al comprobar la inmensidad del continente americano, se da cuenta de que no está preparado para su misión y decide regresar a Inglaterra, considerando esta expedición como de exploración para preparar una siguiente y así encontrar El Dorado. Para hacer méritos ante la reina, participó en el ataque a Cádiz y las Azores.

El ataque a Cádiz partió de una revelación de Antonio Pérez, que había sido secretario de Felipe II. Tuvo que huir de España por su implicación en varios asuntos turbios y reveló secretos de estado a potencias enemigas. Así llegó a oídos del Conde de Essex, favorito de la reina Isabel, que las costas andaluzas estaban mal defendidas, y el conde, que deseaba destacar en la corte organiza un ataque sobre Cádiz, con ayuda de Holanda. Se trataba de una enorme flota con 160 naves al mando de lord Charles Howard. España preparó la defensa, al mando del duque de Medina Sidonia pero fue derrotado y la ciudad saqueada e incendiada. Los ingleses regresaron a su tierra con un importante botín, habiendo conseguido su propósito de destacar en la corte.

En 1603 muere Isabel I sin descendencia y es sucedida por Jacobo I, hijo de María Estuardo, su pariente más próximo. Pero Raleigh cae en desgracia y es acusado de conspiración por el nuevo monarca. Tras haber sido condenado a muerte es indultado por el rey pero sufre 13 años de prisión. Durante su encarcelamiento escribió *Historia del Mundo*, una vasta obra. Ya anteriormente, en 1585, había publicado *El descubrimiento del vasto, rico y hermosos imperio de la Guayana, con un relato de la poderosa y dorada ciudad de Manoa (que los españoles llaman El Dorado)*.

Al salir de la cárcel organiza una expedición para regresar a tierras americanas con el propósito de apoderarse de botín español, pero Jacobo I había firmado en 1604 la paz con Felipe III, por lo que el monarca inglés le prohíbe atacar intereses españoles. Aún así, ataca la isla de Trinidad. En el ataque muere el hijo de Raleigh y la expedición resultará un fracaso. Regresa a Inglaterra sin apenas botín, que era lo que legitimaba la actuación de los corsarios, y el embajador de España reclama el acuerdo de no agresión que existía entre ambas potencias. A causa de este episodio, Raleigh es condenado a muerte y guillotinado el 29 de octubre de 1618. Muchos antes, su rival Essex también había sido ajusticiado.

JEAN DAVID NAU, EL OLONÉS

Jean David Nau recibe el sobrenombre de El Olonés por su lugar de nacimiento en Francia: Sables d'Olonne (1630). A la edad de 20 años llega al Caribe como esclavo, con antecedentes penales, pero logra escapar. En la Tortuga comienza su carrera como filibustero. Era un hombre muy temerario, sanguinario y cruel. No se conforma con asaltar naves españolas, sino que también ataca tierra firme, amparado por la Hermandad de los Hermanos de la Costa. Así organiza un ataque a Campeche pero fracasa por una tormenta que hace encallar su barco. Muchos de sus hombres mueren en la expedición pero él logra regresar a la Tortuga. Poco después emprende una nueva expedición de ataque, esta vez a Cuba y en sus costas logra apresar ocho naves cargadas de valiosa mercancía, hecho que da un gran nombre a El Olonés. Se dirige entonces a Maracaibo, una ciudad próspera. El Olonés y sus hombres la atacaron y permanecieron allí cerca de dos meses matando, saqueando y cometiendo todo tipo de fechorías. Al regresar a la Tortuga es recibido como un héroe, pero las cosas han cambiado en la isla porque el nuevo gobernador (1664), Bertrand d'Ogeron, había hecho traer cerca de un

centenar de mujeres de Francia, que habían sido vendidas en subasta, como se hacía con los esclavos negros, pero con la idea de que los filibusteros se asentaran formando familias que se dedicaran a la agricultura, aunque el matrimonio no era obligatorio. A pesar de haber sido vendidas en subasta, las mujeres no eran esclavas, por lo que no podían ser maltratadas. De hecho, si una mujer recibía malos tratos acudía al gobernador para exponer el caso. Este ambiente tranquilo con que se encuentra El Olonés a su regreso no es de su agrado, por lo que marcha a Port Royal. Organiza una nueva salida a Cuba, pero esta vez fracasa porque llega a una zona en la que apenas encuentran botín. Se adentra entonces en el territorio en busca de riquezas dejando a su paso, como siempre, una estela de sangre, destrucción y horror. Después marchó a Guatemala, donde tampoco encontró botín, motivo por el que los «hermanos» le abandonan y con un solo barco llega a Nicaragua, donde muere a manos de indios caníbales.

HENRY MORGAN

Nació en Gales en 1635. Parece ser que de niño fue secuestrado y llevado como esclavo a las Barbados, donde establecería contacto con barcos piratas. Un filibustero llamado Mansveldt le contrata como segundo y, partiendo de Jamaica, se dirigen a Campeche y Honduras, saqueando estas zonas. Pero en el camino de regreso el capitán muere y los filibusteros ejercen su voto para elegir a su nuevo capitán: Morgan. Además, el gobernador de Jamaica le nombra coronel y le pone al mando de varias naves con el objetivo de tomar Puerto Príncipe, de donde regresan con un buen botín en 1668. El siguiente objetivo es Portobelo que también consiguen tomar, pese a la encarnizada resistencia por parte de la guarnición española. De nuevo regresan a Port Royal con un valioso botín, lo que hace que su consideración crezca. A continuación el ataque va dirigido contra Maracaibo (1669) que ya había sido cruelmente atacada por El Olonés. Los piratas de Morgan dejan a su paso sangre, terror y las más refinadas torturas. En recompensa por el botín obtenido, el gobernador de Jamaica le premia con una plantación.

*«Ocho días después de la pérdida del navío, Morgan, instigado de su ordinario humor de crueldad y avaricia, hizo buscar sobre las aguas de la mar los cuerpos de los míseros que habían perecido, no con la humanidad de enterrarlos, si bien por la mezquindad de sacar algo bueno en sus vestidos y adornos; si hallaban alguno con sortijas de oro en los dedos, se los cortaban para sacarlas y los dejaban en aquel estado, expuestos a la voracidad de los peces».*⁷

Todas estas fechorías no podían quedar impunes, así que la represalia española no se hace esperar y naves españolas apresan barcos ingleses que se dirigían a Jamaica. Mientras, ha subido al trono inglés Carlos II y España le pide que ponga freno a esta situación de continuo ataque del corso inglés. El rey Carlos hace llegar sus órdenes a Jamaica de atacar sólo barcos españoles pero no poblaciones. Sin embargo, el gobernador Modyford no está dispuesto a renunciar a las riquezas. Por el contrario, asciende a Morgan a comandante en jefe de su flota. La siguiente víctima será Panamá, ciudad que Morgan ataca con casi dos mil hombres en enero de 1671. A pesar de la resistencia feroz de sus habitantes, la ciudad cae. Muchos ya han huido, llevándose cuanto han podido de valor. En cuanto al incendio de la ciudad, no está claro si sus

⁷ A.O. Exquemelín: *Piratas de América*, ob. cit. (p.136)

causantes fueron los hombres de Morgan o los propios habitantes que permanecieron para que todas las riquezas y obras de arte, que eran muchas, no cayeran en manos de los piratas. La ciudad de Panamá fue reconstruida en 1673, ya que quedó completamente arrasada.

«(Morgan)... Dispuso después (ya cerca del mediodía) pegaser fuego en diversos edificios de la ciudad sin que pudiesen asegurar qué era la causa de aquel incendio, siendo tan grande que antes del anochecer casi toda Panamá estaba en viva llama. Intentó Morgan hacer creer al público que habían sido los españoles la causa de ello y, así con inteligencia, esparció estas sospechas entre los suyos. (...) Eran todos los edificios de cedro, muy bien y curiosamente labrados y por dentro ricamente adornados, principalmente de magníficos cuadros y pinturas, de cuyas alhajas, algunas estaban transportadas y otras perecieron por la voracidad del fuego».⁸

De regreso a Jamaica, Morgan y Modyford son reclamados en Londres para rendir cuentas por su brutal actuación. El gobernador es encerrado una temporada en la Torre de Londres para aplacar las quejas de la Corona española, pero poco tiempo después es puesto en libertad y Morgan será nombrado caballero y lugarteniente de la isla de Jamaica. Se dedica entonces a imponer la ley y el orden en la isla entre los que habían sido sus compañeros de correrías. En 1681 fue depuesto de su cargo y hasta su muerte, en 1688, vivió tranquilamente al frente de su plantación jamaicana.

WILLIAM DAMPIER

Entre los filibusteros del siglo XVIII destaca Dampier que además de pirata era explorador y llegó hasta las costas australianas, recogiendo su periplo en su relato *Viaje alrededor del mundo*. Llevaba como piloto a un tal Alexander Selkirk, un escocés. En 1704, al llegar a la isla Mas a Tierra del archipiélago Juan Fernández, abandonó allí a su piloto por razones que se desconocen. Otros relatos afirman que Selkirk llegó a esta isla deshabitada tras un naufragio. El caso es que este hombre logró sobrevivir durante cuatro años, hasta que fondeó en la isla la fragata británica *Duke* y le encontraron. En este episodio se basó Daniel Defoe para escribir su famosa obra *Robinson Crusoe*.

BARTHOLOMEW SHARP

Sharp nació en torno a 1650 en Londres y fue corsario al servicio de la monarquía inglesa. Dirigió una expedición contra poblaciones del océano Pacífico, una zona que desde los tiempos del *Draque* apenas había sido atacada. Las naves salieron de Port Moran en 1680 y camino del Pacífico abordaron varias naves españolas para ir financiando el viaje. De este modo consiguieron una carabela, la *Santísima Trinidad*, un tipo de nave resistente para las aguas del Pacífico. Sin embargo, las poblaciones consiguieron rechazar los ataques de Sharp y sus filibusteros, por lo que éstos se amotinaron, destituyeron a su capitán y decidieron regresar. Para el viaje de retorno eligieron por votación a un nuevo capitán: un tal Watling. Pero el recién nombrado capitán muere durante un nuevo ataque a tierra firme, de manera que Sharp recupera el mando de la expedición y decide proseguir con la idea original. Así que se dirigen hacia el Cabo de Hornos. Cuando después de varias correrías decide finalmente emprender el viaje de regreso, éste será accidentado a causa de motines y tormentas. A su regreso a

⁸ A.O. Exquemelín: *Piratas de América*, ob. cit. (pp.183-184)

Inglaterra, fue hecho prisionero y sometido a juicio por actividades ilícitas, en un intento de acallar las quejas de los diplomáticos españoles. No olvidemos que el botín legitima toda actuación del pirata y Sharp no consiguió el objetivo. Sin embargo, quedó absuelto por falta de pruebas.

EDUARDO TEACH, BARBANEGRA

Teach nació en Bristol. Desde joven practicó la piratería y se convirtió en uno de los más temidos. El sobrenombre procede de su poblada barba negra y una melena también morena. Estaba protegido por el gobernador de Carolina del Norte, Eden. Sus actividades delictivas fueron muchas pero finalmente el gobernador Carolina del Sur, Spotswood, decidió darle caza. Así, uno de los barcos del gobernador, el *Pearl*, consigue abordar la nave de Barbanegra y darle muerte en 1717, librándose así de este peligro. Su cabeza fue enviada a Virginia donde fue expuesta en la picota. Con la caída de Barbanegra prosigue la persecución a la piratería en América del Norte y se multiplican las ejecuciones públicas.

ROBERTS

Había nacido en Gales y era un gran marino. Roberts era un auténtico pirata en el sentido literal del término, ya que actuaba por libre. Formaba parte de la tripulación de un barco que hacia la ruta de las Indias Occidentales. El *Princesa* es abordado por dos barcos piratas y la mayor parte de la tripulación se une a los piratas. Y esto es lo que hace Roberts, iniciando así su vida como pirata. Llevaba Roberts tan sólo unas semanas de vida pirata cuando el capitán de la nave murió en un abordaje y, como era costumbre, los piratas realizan una votación para elegir a su nuevo capitán. Y salió elegido Roberts, a pesar de llevar poco más de un mes dedicado a la piratería. La personalidad del nuevo capitán es curiosa. Intentó imponer el orden a bordo: prohibió jugar a cartas porque era motivo de reyertas, impuso un consumo moderado de alcohol, si hacían prisioneros no permitía que la tripulación se ensañara con ellos ni abusara de las mujeres... aunque era muy difícil mantener estas condiciones a bordo. Pero a cambio, era capaz de capturar importantes presas. Actuaba sobre todo en América del Norte, pero cuando esta zona se hizo peligrosa por la persecución contra la piratería llevada a cabo por los gobernadores, se trasladó a las costas africanas, con el objetivo de capturar naves negreras. Se calcula que en tres años apresó más de 400 naves mercantes⁹.

Finalmente su racha de buena suerte acabó cuando fue atacado por dos buques de guerra ingleses. Roberts muere en este ataque el 10 de febrero de 1732 y su tripulación es hecha prisionera y posteriormente ahorcada en Boston.

FREDERICK MISSON

Misson nació en la Provenza en el seno de una familia acomodada. Destinado por su familia a servir en el cuerpo de mosqueteros del rey, su verdadera vocación era el mar, vocación que pudo desarrollar al embarcarse en la nave capitán Fourbin, pariente suyo. Pronto destacaron sus habilidades marinas y, tras la muerte del capitán, asume el mando por votación de la tripulación. Al entablarse la guerra de Sucesión entre Inglaterra y

⁹ Rafael Abella: *Los piratas del Nuevo Mundo*. Colección Memoria de la Historia, 23. Editorial Planeta. Barcelona, 1989. (p.156)

Francia, fue llamado por su país para otorgarle una patente de corso y así poder hostigar a las naves inglesas. Pero Misson era un utópico y, después de varios abordajes, decidió llevar a la práctica una idea a la que llevaba dando vueltas mucho tiempo: junto a sus hombres buscaría un lugar desierto y paradisíaco en el que fundar una colonia donde todos vivieran en paz y su principal lema fuese la libertad. Así que rompió su patente de corso para a partir de ese momento sólo abordar aves para robar, pero dejando en libertad a los hombres. Incluso liberó un cargamento de esclavos negros. Finalmente, decidió asentarse en una isla junto a las costas africanas, donde sus habitantes les recibieron amistosamente. Allí vivieron él y sus hombres un tiempo y tomaron esposas entre las nativas, pero tras varios ataques de tribus vecinas decidieron continuar buscando su paraíso. Creyeron encontrarlo al norte de Madagascar donde fundaron «Libertalia». Después de un tiempo de vivir allí felizmente, al regresar Misson de un viaje se encontró con que la aldea había sido arrasada y todos sus habitantes habían muerto. Decide entonces poner rumbo a América, pero en el transcurso del viaje su nave, la *Liberty*, fue engullida por el mar y Misson y sus utopías desaparecieron para siempre.

ANNE BONNY Y MARY READ

Encontramos también algunas mujeres piratas a principios del siglo XVIII.

Anne Bonny era hija de una relación adúltera entre un abogado de Cork y una camarera. Al ser descubierto el adulterio del abogado por su mujer, éste marchó a Carolina con Anne y su madre, donde logró una posición acomodada al frente de una plantación. Anne se casó con un marino, que resultó pirata, y decidió seguirle en sus correrías. Más tarde conoció a otro pirata, Calico, y huyó con él.

Mary Read había nacido de una relación extramatrimonial de su madre. Su hermano, que había nacido dentro del matrimonio, murió a muy corta edad y poco después murió el marido, así que la madre de Mary decidió hacerla pasar por el niño muerto, vistiéndola como un chico, para poder seguir recibiendo un subsidio. Mary se alistó como soldado en Flandes y allí conoció a otro soldado que se convirtió en su marido. Juntos abrieron una casa de comidas en Breda pero al poco tiempo su marido murió y ella decidió regresar al ejército. Más tarde se enroló en un barco que cayó en manos del pirata Calico en aguas del Caribe y decidió unirse a la tripulación del pirata. Allí entabló amistad con Anne. En una de las correrías, el barco pirata de fue apresado y Calico fue condenado a muerte en 1720. Ambas mujeres fueron indultadas al descubrirse su sexo. Anne regresó a Carolina a la plantación de su padre y Mary murió un año después a consecuencia de unas fiebres.

VII. PIRATAS EN AMÉRICA DEL NORTE

La primera colonia en estas tierras fue Virginia que, como ya hemos visto, fue fundada en 1584 por Raleigh. A partir de aquí los territorios ocupados se fueron extendiendo y cada vez fueron llegando más ingleses de todo tipo. El ánimo que movía a los colonos no era evangelizador, como en el caso de los castellanos, sino económico, por lo que los nativos fueron perdiendo sus territorios que habían ocupado libremente durante siglos para ser atacados sistemáticamente y recluidos en determinadas zonas. Además, los ingleses tampoco se mezclaron con las nativas, ya que en muchos casos llevaban a sus propias mujeres. Por tanto, no se produjo el mestizaje. La importación de esclavos negros de África fue enorme y pronto muchos estados tuvieron un elevado número de población negra.

En 1643 se crea la Confederación de Nueva Inglaterra y en 1654 se firma el Acta de Navegación, por la que se decreta el monopolio del comercio a favor de la Corona inglesa, por lo que los habitantes de las colonias sólo podían comerciar con Inglaterra. Tampoco podían importar ningún producto que no pasara previamente por Inglaterra, lo que encarecía considerablemente los productos procedentes de Oriente. Esta situación favorece la aparición de contrabandistas que saben que encontrarán con seguridad compradores. Además, los filibusteros se ponen al servicio de los gobernadores ingleses. Resultaban más económicos que los contrabandistas pues éstos compraban los productos que posteriormente vendían de contrabando, mientras que los filibusteros los robaban. Los gobernadores otorgan entonces patentes de corso para que los filibusteros ataquen a las naves francesas, puesto que Francia e Inglaterra se encontraban en guerra en ese momento. Por otra parte, los gobernadores coloniales recibían poco dinero de la metrópoli, por lo que mediante la piratería y el contrabando ven el modo fácil de enriquecerse.

En esta época se produce un importante desarrollo en la construcción naval. De los astilleros americanos salían naves de varios tipos: fragatas, bergantines, balandras, etc. Los corsarios se desplazan hacia el Oriente para obtener mercancías y así se instalan en la isla de Madagascar. De esta forma, los filibusteros americanos llegan a las Indias Orientales donde comerciaba la inglesa East Indian Company, que tenía el monopolio de esta zona. A pesar de que estos corsarios tienen una patente de corso inglesa donde, lógicamente, está estipulado que no pueden atacar naves inglesas, la tentación es mucha y terminarán atacando las naves de esta Compañía. De hecho, estos filibusteros actuaban como corsarios (al servicio de los gobernadores ingleses) y como piratas (actuando por cuenta propia para obtener un mayor botín).

A finales del siglo XVIII, la piratería en América va decayendo a consecuencia de la acción de los gobernadores ingleses, las ejecuciones públicas y los caza recompensas que perseguían a los piratas. Nos encontramos en un momento en que Inglaterra está en guerra con Francia, Holanda y con sus colonias americanas que se han sublevado contra la Corona a favor de la independencia (1775-1782). Inglaterra bloquea los puertos americanos y el comercio. En este escenario surge uno de los últimos piratas: Jean Lafitte.

JEAN LAFITTE

Fue uno de los últimos piratas del Caribe. Nacido en Nueva Orleans, de ascendencia francesa, procedía de una familia acomodada. Lafitte se dedica al contrabando, burlando el bloqueo marítimo inglés. Este bloqueo evitaba la llegada de los barcos negreros, comercio prohibido, pero los esclavos seguían resultando indispensables para las plantaciones, así que Lafitte también se dedica a abordar naves negreras, de modo que sus riquezas van aumentando y se convierte en un hombre muy rico. Llega un momento en que el gobernador de Nueva Orleans decide dar orden de búsqueda y captura contra Lafitte ofreciendo una buena recompensa. La respuesta del contrabandista no se hace esperar: él mismo coloca carteles ofreciendo la misma cantidad por la cabeza del gobernador.

Por su osadía y valor, tanto Inglaterra como los secesionistas quieren atraerlo a su causa. Finalmente, Lafitte toma partido por los secesionistas y así llegamos a los primeros años del siglo XIX. Finalmente, Lafitte desapareció misteriosamente y no se volvió a saber más de él.

VIII. LAS EMBARCACIONES: EL HÁBITAT DEL PIRATA

Los navegantes de los siglos XVI, XVII y XVIII tenían que enfrentarse a circunstancias difíciles: inclemencias del tiempo, tempestades, poco espacio a bordo, frío, sol abrasador, naufragios, motines, falta de higiene, enfermedades, escasez de agua y comida, etc. Es decir, las condiciones de vida en un barco eran sumamente duras.

La navegación desde la Península Ibérica hasta las Indias, se iniciaba en Sevilla, a donde acudían los navegantes para obtener las licencias. De aquí se dirigían a San Lúcar de Barrameda, donde embarcaban con rumbo a Canarias, donde llegaban tras ocho días de navegación (o hasta doce y catorce días si el tiempo no era favorable). Allí cargaban agua fresca y alimentos y se proseguía hasta Cabo Verde en las costas africanas tras cuatro o cinco días de viaje. A las primeras islas de las Indias (Todos Santos, Marigalante, Guadalupe) se llegaba tras 25 días de navegación. El total del viaje hasta La Española era de 35 a 40 días. A Puerto Rico y a Cartagena se llegaba unos 50 días después de partir de San Lúcar y a La Habana tras 65 días de navegación. El viaje de regreso era más lento y, por ejemplo, desde La Habana hasta San Lúcar se tardaba alrededor de 70 días.

Había además rutas que recorrían las costas atlánticas de las Indias, rutas por el Caribe. Por ejemplo, de Las Antillas a Veracruz se tardaba de 25 a 30 días y de Las Antillas a Cartagena unos quince días. Y en la ruta del Pacífico, de México a Manila se tardaba más de dos meses y medio.

La flota de Indias estaba compuesta por navíos mercantes, normalmente escoltados por barcos de guerra que les protegían de los ataques piratas, aunque las naves comerciales solían ir también armadas.

Existen muchos tipos de embarcaciones. Las principales de la época son las siguientes¹⁰:

- NAO: sinónimo de barco grande, normalmente de cuatro palos (bauprés, trinquete, mayor y mesana).
- CARRACA: nao exclusivamente de carga.
- CARABELA: de 20 a 25 metros de eslora, con dos o tres palos. Podía navegar en aguas poco profundas y entrar en los ríos. Cristóbal Colón llegó a América a bordo de una carabela. Con el tiempo, este término se generalizó y llegó a emplearse para casi cualquier tipo de nave.
- GALEÓN: Nace como nave de guerra para proteger a las carabelas. Este término se utilizó para designar todas las naves que comerciaban por aguas americanas.

¹⁰ Fernando López-Ríos: *Medicina naval española en la época de los descubrimientos*. Editorial Labor, Barcelona, 1993

Los barcos más utilizados por los corsarios son los siguientes¹¹:

- MAN OF WAR: similar al galeón español, pesaba hasta 800 toneladas y solía proceder de la armada Real inglesa. Eran, por tanto, barcos grandes que generalmente iban apoyados por otras embarcaciones menores que podían moverse con más facilidad.
- BARQUE O PATACHE: embarcación pequeña de 50 a 100 toneladas, era el barco más utilizado por los corsarios.
- PINAZA: barco pequeño que normalmente servía de apoyo a otro grande y se utilizaba para transportar a la tripulación en las incursiones.
- PINGUE: barco pequeño y ligero utilizado por los holandeses.
- BALANDRA: barco que usaban los filibusteros en sus incursiones relámpago.
- PIRAGUA: embarcación muy utilizada por los corsarios españoles en el siglo XVII para poder perseguir a los filibusteros en aguas poco profundas, por las que no podían circular las naves de transporte regular. Tenía 90 pies de eslora, dos palos y solía ser de caoba. Podía transportar a unos 120 hombres.

Las mercancías y provisiones se acumulaban en la bodega y su buena conservación dependía en gran parte de una ventilación adecuada.

La sentina es la parte inferior del casco, donde estaba el lastre fijo. Debía estar siempre seca y limpia, para lo que se usaban bombas tal y como estaba recogido en las Reales Ordenanzas.

¹¹ Cruz Apestegui, ob. cit.

IX. LA VIDA A BORDO

Como hemos dicho ya, la vida a bordo podía ser extremadamente dura, por lo que era uso habitual que todo el que embarcaba hacia las Indias hiciera un testamento y se confesara, ya que eran muchos los peligros que acechaban y muchas, por tanto, las posibilidades de no volver.

Las faenas a bordo eran variadas y dependían del grado de los hombres: llevar el timón, izar y arriar las velas, limpieza, achicar agua con las bombas, vigilar el rumbo, etc.

Los turnos de trabajo solían ser de cuatro horas, aunque todo dependía de las circunstancias. Además, se establecían turnos de noche para vigilar y controlar el rumbo. Se aconsejaba que el capitán de la nave durmiera de día y por la noche estuviera al frente de su nave.

El tamaño de las embarcaciones era muy reducido por lo que la vida a bordo era incómoda a causa del hacinamiento, la falta de higiene y la humedad, entre otras cosas. Las horas de sueño eran, por tanto, escasas e incómodas. A esto hay que añadir la escasez de comida y agua. Se encendía un fuego para calentar la comida y alrededor de este fogón comían los marineros. El capitán y los mandos comían normalmente aparte en una mesa.

Cuando había tiempo y la mar estaba en calma, los marinos detenían el barco y podían bañarse (única ocasión de aseo) y pescar, con lo que la dieta podía así variar un poco y ser más sana con pescado fresco.

Hay que tener en cuenta que estos problemas no se habían planteado hasta entonces, puesto que la navegación por el Mediterráneo permitía hacer frecuentes paradas en tierra firme para el aprovisionamiento.

LOS ALIMENTOS

El principal problema con los alimentos a bordo era su conservación y el poco espacio de que disponían los barcos para su almacenamiento. La dieta del hombre del mar se componía principalmente de los siguientes alimentos:

- Bizcochos: proporcionan hidratos de carbono. Hechos a base de harina de trigo, se secaban y endurecían en horno, de manera que se conservaban durante largo tiempo.
- Legumbres y arroz: también se conservaban mucho tiempo
- Carne: aporta proteínas a la dieta. Al principio del viaje se consumía fresca y más adelante se sacrificaban los animales que iban a bordo, lo que era muy útil para poder seguir consumiendo carne fresca. También se llevaban gallinas para tener huevos frescos, muy necesarios en caso de enfermedad. Una vez que se había consumido la carne fresca se recurrió a la carne seca, tipo la cecina. El secado de la carne se podía hacer mediante diversos procesos: se secaba al sol, o bien se ahumaba sin sal, o bien se salaba y se ahumaba posteriormente.
- Tocino y aceite de oliva: proporcionan grasas a la dieta.
- Condimentos: sal, mostaza, ajo, cebolla, pimienta.
- Quesos: aportan el componente lácteo.

- Bebidas: agua y vino sobre todo.

Un problema grave en el momento de realizar el aprovisionamiento antes de emprender el viaje era la picaresca, porque se daban casos en que los comerciantes vendían productos que ya llevaban mucho tiempo confeccionados, de modo que se perdían antes de concluir el viaje.

En los viajes de regreso de la flota de Indias o de los barcos corsarios, cuando era posible detenerse en alguna isla, los marinos se abastecían de alimentos propios de estas tierras y, como cuentan varios relatos, el pan hecho de maíz y mandioca se mantenía mucho más tiempo que el de trigo europeo.

Se establecía una ración diaria de comida para cada hombre en los viajes largos. El agua era fundamental en un viaje por mar y podía llegar a corromperse, por lo que se hacía necesario buscar islas en las que abastecerse del preciado líquido. El agua se conservaba en barriles de madera, pero al cabo de un tiempo se corrompía. Había algunos métodos para solucionar este problema: fumigarla con azufre, por ejemplo, o un método de los indios que consistía en añadir harina de maíz tostada al agua corrompida y ésta se convertía otra vez en agua potable. Existía también la posibilidad de destilar el agua del mar en alambiques para poder desalarla. También existía una ración determinada diaria de agua que se seguía a rajatabla y si el viaje se alargaba, la ración se iba reduciendo. Evidentemente, el agua potable se utilizaba tan sólo para consumo personal y no para higiene o limpieza del barco.

ENFERMEDADES

Como hemos visto, la vida a bordo era muy dura y era, por tanto, inevitable que los hombres de mar padecieran de deshidratación, desnutrición y varias enfermedades como infecciones por falta de higiene, avitaminosis, ulceraciones de las extremidades, escorbuto, disentería, fiebres, etc.

El escorbuto es una carencia de vitamina C, ya que ésta se obtiene, sobre todo, de cítricos, vegetales frescos y tubérculos, es decir, alimentos muy difíciles de obtener en un barco durante un viaje largo. El escorbuto podía llegar a ser mortal. El beri-beri consistía en la carencia de vitamina B.

Además, los hombres sufrían insolaciones, congelaciones, heridas... A bordo solía viajar un cirujano, es decir, un médico de segundo rango que sabía de heridas, fracturas y poseía unos conocimientos mínimos sobre medicina general, aunque en los viajes se encontraban con síntomas que no habían visto nunca en España.

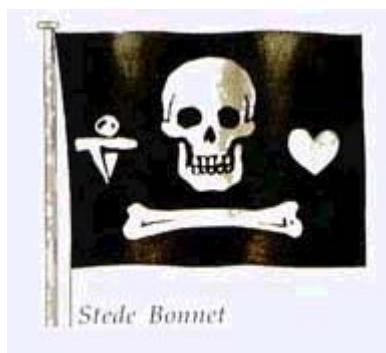
X. LA SANGRE Y LA BANDERA NEGRA

En los episodios de piratería, una de las principales características es la crueldad, el refinamiento en las torturas, el asesinato tanto de hombres, como de mujeres y niños, tanto de soldados como de religiosos como de población civil. Los piratas eran, en general, una raza cruel y sedienta de sangre, que no se ablandaba ante nada. También las leyes vigentes, con continuos ajusticiamientos públicos, contribuyen a crear este ambiente salvaje. En ocasiones, los ajusticiamientos eran vividos como momentos de auténtica fiesta que congregaban a la muchedumbre, niños incluidos, en torno a un patíbulo. Los espectadores pertenecían a todas las clases sociales.

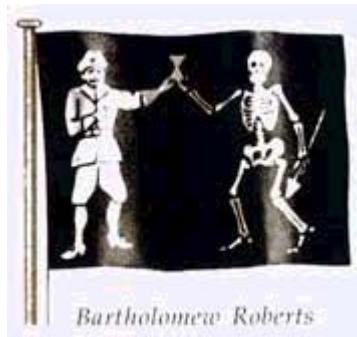
Para seguir hablando de la crueldad que imperaba en la época, hay que decir que en la marina británica las faltas se castigaban con latigazos, torturas y amputaciones. Muchas de estas terribles prácticas, algunas de las cuales han perdurado incluso hasta el siglo XX, estaban recogidas en el Código Penal inglés, por lo que las barbaridades que cometían los piratas ingleses sorprenden menos si tenemos en cuenta el contexto en el que se movía la sociedad inglesa.

Los piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros tenían sus propios códigos y reglas. Los castigos que más frecuentemente aplicaban eran los latigazos, pasar por la quilla y el llamado «maroon», es decir, abandonar a un hombre en una isla desierta.

En cuanto al uso de la bandera pirata negra, la primera constancia que se tiene del uso de la bandera negra con la calavera y las tibias blancas data del año 1700, cuando un capitán de la Armada Real inglesa avistó frente a las costas de Santiago de Cuba una nave al mando del pirata francés Wynne, que izó la que llegó a ser la famosa y temible bandera.



Stede Bonnet



XI. LAS ARMAS

Era imprescindible el uso de armas blancas, porque en el siglo XVI las armas de fuego todavía no realizaban varios tiros seguidos, de modo que después de un primer tiro se hacía necesario el uso de armas blancas, especialmente la espada con todas sus variantes, lanzas (como la alabarda o el espontón), dagas, hacha de abordaje, chuzo de abordaje, etc.

Las armas de fuego de la época son el arcabucillo de rueda de doble quijada (siglo XVI), el mosquete con llave de rueda (siglo XVII), mosquete de borda con llave de rueda (siglo XVI) y el mosquete de borda con llave de serpentín (siglo XVII) entre otras. Además, las naves estaban equipadas con varios tipos de cañones.



mosquete



espada



pistola



arcabuz

XII. CONCLUSIÓN : ¿UNA IMAGEN ROMÁNTICA DE LOS PIRATAS?

*«Con diez cañones por banda,
viento en popa a toda vela,
no corta el mar, sino vuela
un velero bergantín.
Bajel pirata que llaman
por su bravura el Temido,
en todo el mar conocido
del uno al otro confín».*

*«La luna en el mar rielas,
y en la lona gime el viento,
y alza en blanco movimiento
olas de plata y azul;
y va el capitán pirata,
cantando alegre en la popa,
Asia a un lado; al otro Europa,
y allá a su frente Estambul».*

*«¡Sentenciado estoy a muerte...!
Yo me río:
No me abandone la suerte,
y al mismo que me condena,
colgaré de alguna antena,
quizá en su propio navío».*

Estos versos de José de Espronceda corresponden a la *Canción del pirata* y reflejan una imagen idealizada del pirata muy acorde con el Romanticismo. Sin embargo, esta concepción romántica y completamente falsa es la que nos ha transmitido normalmente la literatura y el cine. Además, las historias y leyendas inglesas hablan de Drake o de Hawkins, por ejemplo, como auténticos héroes nacionales, tergiversando completamente la realidad. Todos recordamos novelas y películas de piratas y aventuras en las que el pirata se comporta siempre como un auténtico héroe: un hombre solo, audaz y valeroso, contra un ejército. Además sabe comportarse como un caballero: trato exquisito a los prisioneros, especialmente a las damas en apuros. Evidentemente, la realidad es otra, diametralmente opuesta. Piratas, corsarios, bucaneros, filibusteros y contrabandistas son palabras de evocación romántica, sinónimas de otras no tan atractivas como ladrón, asesino o mercenario. Lo que no quita que muchos de ellos pudieran ser magníficos marinos.

Una vez analizadas las causas del origen de la piratería y de haber conocido las «hazañas» de estos bandidos del mar y los hechos históricos y económicos de estos tres siglos, habría que preguntarse el porqué de la imagen romántica que de los piratas ha llegado hasta nuestros días. ¿Cómo es posible que un vulgar delincuente o un cruel mercenario sea tratado como un héroe?

Este hecho pone de manifiesto la indiscutible importancia e influencia que ejercen los medios de comunicación en el público, desde la literatura del siglo XVII (especialmente la literatura enmarcada en el Romanticismo del siglo XIX) hasta el cine de aventuras del siglo XX o las páginas de internet dedicadas a estos personajes en nuestro siglo. Un autor desea encontrar la aceptación del público y, a la vista está, tendrá muchas más posibilidades de éxito si habla de tesoros ocultos, viejos pergaminos, mapas secretos, bellas damas en apuros y apuestos e intrépidos héroes del mar que si lo hace de vulgares ladrones de baja estofa, asesinos a sueldo sin honor o mesoneras sin encanto. Si, además, tenemos en cuenta que a partir del siglo XVIII España es un país arruinado y en franca decadencia, estos autores, y cineastas más adelante, van a ser anglosajones en su mayoría que contarán «su» historia, y esa historia es la que llegará al gran público que, normalmente, no se va a cuestionar ninguno de los hechos históricos que se presentan, adornados de una forma atractiva. Serán pocos los que se cuestionen los verdaderos motivos que mueven al pirata y, con los datos históricos en la mano, no se trata de defender a su patria, a su dama o su honor; no, la verdad es mucho más prosaica. Estos bandidos se mueven por intereses económicos que llevan a los monarcas ingleses, franceses y holandeses a utilizarlos para acabar con su gran rival económico: el imperio español.

Hay que tener muy presente la literatura del siglo XIX como fiel reflejo de la realidad histórica que la rodea: el **Romanticismo**, la libertad individual, lo autóctono y los cantos al nacionalismo se alzan como reacción frente al siglo XVIII y las experiencias napoleónicas.

Sin embargo, no siempre el pirata ha sido tratado benévolamente en la literatura. Por ejemplo, *El Corsario de Hierro*, un clásico del cómic español de los años 70, comienza su primer capítulo con estas palabras: «*1642. En una soleada mañana veraniega, el “Rey del Mar”, un galeón español con rico cargamento de sedería y especias fue atacado por una galera británica con la temida bandera de las tibias y la calavera... Tras un combate desigual, los piratas pasaron al abordaje. Encontraron fiera resistencia y después de vencerla, el capitán pirata dispuso una suerte cruel para los prisioneros. [...] Muchos años transcurrieron... “Mano Azul”, gracias a la piratería y al tráfico de esclavos, se convirtió en el riquísimo y respetado Lord Benburry a quien el mismísimo rey de Inglaterra no desdeñaba recibir en sus salones*»¹². En este caso, encontramos a un corsario español, que se ajusta a la concepción romántica del término, ya que sólo combate a su enemigo inglés, un cruel pirata, por un motivo de justicia.

La piratería es tratada asimismo en otros famosos cómics españoles de la posguerra como *El Guerrero del Antifaz* de Manuel Gago y *El Capitán Trueno*, nacido en 1956 de la mano de Víctor Mora y el dibujante Ambrós. En las aventuras del famoso galo *Astérix*, creado por los franceses Uderzo y Goscinny, los piratas aparecen caricaturizados.

Otro cómic que ha tratado el tema de la piratería es *Tintín*, el famoso reportero belga ideado por Hergé. En *El Secreto del Unicornio* y en *El tesoro de Rackham El Rojo* el autor aborda el tema de la búsqueda actual de un tesoro enterrado por el malvado pirata Rackham en el siglo XVII.

¹² Víctor Mora y Miguel Ambrosio: *El Corsario de Hierro*, (nº1). Ediciones B Grupo Zeta. Barcelona, 1987

La búsqueda de tesoros enterrados, pergaminos y antiguos mapas que esconden las pistas del emplazamiento de enormes riquezas son también fuente de inspiración para varias novelas, desde *La Isla del Tesoro* de Robert Louis Stevenson hasta la reciente *La carta esférica* de Arturo Pérez Reverte.

Son muchos los autores que se han inspirado en la piratería para escribir sus **novelas**, pero cabe destacar a Emilio Salgari, creador de *Sandokan*, *Los dos tigres*, *Los piratas del estrecho*, *La capitana del Yucatán*, *El Corsario Negro* y *La promesa del Corsario Negro*. En esta última novela aparece El Olonés como colaborador del Corsario Negro en sus aventuras caribeñas y los españoles son en esta ocasión el enemigo que debe combatir el héroe. Salgari recrea escenarios que recorren las aguas del Caribe, los mares de China y las selvas de la India.

El caso es que la literatura dedicada a los piratas y demás bandidos del mar es ingente, pero a continuación exponemos en orden cronológico algunas novelas destacadas:

- *El ilustre corsario* de Jean de Mairet (1637)
- *El príncipe corsario* de Paul Scarron (1662)
- *El Corsario* de Lord Byron (1814)
- *El Corsario Rojo* de Fenimore Cooper (1827)
- *La mujer pirata* de Jules Lecomte (1846)
- *Viento en las velas* de Jacques Perret (1848)
- *El archipiélago en llamas* de Julio Verne (1884)
- *El renegado* de Frédéric Mistral (1897)
- *The Rover* de Joseph Conrad (1923). Este autor tiene varios relatos sobre el mar, ya que refleja su experiencia personal como miembro de la marina mercante inglesa
- *Los corsarios del rey* de Albert T'Serstevens (1930)
- *Une femme corsaire* de Maurice Larrovy (1937)
- *Frenchman's Creek* de Daphne du Maurier (1941)
- *El capitán Lefort* de Robert Gaillard (1950)
- *Piratas* de Alberto Vázquez Figueroa (1997)
- *Lobas de mar* de Zoe Valdés (2003)

La lista sería numerosísima. Podemos añadir también otras famosas novelas como *Lord Jim* de Joseph Conrad; *La expedición del pirata* de Jack London; *El Pirata* de Walter Scott, uno de los autores románticos por excelencia; *Zanzíbar (Trade Wind)* de M.M. Kaye y un largo etcétera.

Estos hombres son también protagonistas de la **obra poética** de Víctor Hugo (*Chansons des aventuriers de la mer* del año 1840 o *La canción de los piratas*), aparte de la ya nombrada obra de Espronceda, entre otras.

El teatro también es escenario de relatos piratas y así destaca *La Dragontea* de Lope de Vega y *Le corsaire de Salé* (1729) de Alain René Lesage, autor francés que se inspiró en el género español de la picaresca en muchas de sus obras.

La piratería ha sido importante fuente de inspiración para el **cine** y así son numerosas las adaptaciones de la literatura (*La Isla del Tesoro* llevada al cine en 1934 por Víctor Fleming, *Sandokan* o *El Corsario Negro*, entre otras). He aquí un breve repaso a la filmografía del mar:

- *El pirata negro (The black pirate)* (1926) del director Albert Parker
- *Corsarios de Florida* (1938) de Cecil B. De Mille, película en la que aparece Jean Lafitte
- *El Halcón del mar (The Sea Hawk)* (1940) de Michael Curtiz con Errol Flynn como protagonista
- *El Cisne Negro (The Black Swan)* (1942) de Henry King. Basado en la novela de Sabatini, recoge el momento en el que el pirata Morgan es nombrado gobernador de Jamaica por Inglaterra
- *El pirata y la dama* (1944) con la actriz Joan Fontaine
- *El Capitán Kidd (Captain Kidd)* (1945) de Rowland V. Lee que retrata a un sanguinario pirata
- *La mujer pirata (Anne of The Indies)* (1951) de Jacques Tourneur, el conocido director de películas de serie B (destaca sin duda *La mujer pantera*) del que recientemente se han cumplido 25 años de su fallecimiento
- *El temible burlón* (1952) de Robert Siodmark
- *El pirata Barbanegra* (1952) de Raoul Walsh
- *Piratas* (1986) del director Polansky
- *Hook, el Capitán Garfio* (1991) de Steven Spielberg, inspirado en el Peter Pan de Barrie
- *La isla de las cabezas cortadas* de Renny Harlin
- *Piratas del Caribe. La leyenda de la Perla Negra* (2003) de Gore Verbinski, una clara muestra de que la imagen romántica del pirata sigue viva, a pesar de todo.

Piratas y demás bandidos del mar junto con tesoros enterrados, galeones, mapas secretos y antiguos pergaminos han sido y son, indudablemente, una importante fuente de inspiración a lo largo de la historia. Y, a pesar de que no siempre se ajusten a la realidad histórica, lo seguirán siendo.

ANEXOS

Anexo I: Contexto histórico siglos XVI, XVII y XVIII

Anexo II: Política exterior española

Anexo III: Política exterior inglesa

ANEXO I
CONTEXTO HISTÓRICO SIGLOS XVI, XVII Y XVIII

- 1517-1556: **CARLOS I:** Sublevación de las Comunidades (1521)
Guerras contra Francisco I de Francia. Vence en la batalla de Pavía
Guerra contra Solimán II, rey de los otomanos
Guerra contra los luteranos de Alemania
- 1556-1598: **FELIPE II:** Guerras contra Francia. España vence en San Quintín (1557)
Batalla de Lepanto (1571)
Sublevación de los Países Bajos (1572). Felipe II los cede a su hija Isabel Clara Eugenia
La Armada Invencible (1588)
Rebelión de los moriscos de Granada
- 1598-1621: **FELIPE III:** Guerras en los Países Bajos
Paz con Inglaterra y Francia
- 1621-1665: **FELIPE IV:** En Europa Guerra de los 30 años (1618-1648)
Sublevaciones de Portugal y Cataluña (1640)
Guerra con Francia (1643-1659). Paz de los Pirineos
- 1665-1700: **CARLOS II:** Saqueo de Panamá por Morgan (1671)
Se pierde el Franco Condado (1678)
Guerra de Sucesión (1700-1714). Paz de Utrecht
- 1700-1746: **FELIPE V** (primer Borbón): Interviene en las guerras de sucesión de Polonia y Austria
- 1746-1759: **FERNANDO VI:** período de paz
- 1759-1788: **CARLOS III:** Guerra con Inglaterra por la que España pierde La Florida (1763) pero obtiene La Luisiana
Guerra con Inglaterra por la que España recupera Menorca y La Florida (1783)
- 1788-1808: **CARLOS IV:** Guerra con Francia. España es derrotada y firma la paz de Basilea (1795)
Guerra con Inglaterra. España pierde en la batalla de Trafalgar (1805)
Francia invade España. Guerra de la Independencia Española (1808)

ANEXO II
POLÍTICA EXTERIOR ESPAÑOLA

	1492 1494 1503 1511	Descubrimiento de América Tratado de Tordesillas Conquista de Nápoles Audiencia de Santo Domingo
1517-1556	CARLOS I	
	1535 1535 1544	Conquista de Túnez Audiencia de México Virreinato del Perú
1556-1598	FELIPE II	
	1557 1563 1571 1588	Batalla de San Quintín Audiencia de Quito Batalla de Lepanto Armada Invencible
1598-1621	FELIPE III	
	1609	Expulsión de los moriscos
1621-1665	FELIPE IV	
	1618-1648 1643-1659 1659	Guerra de los Treinta Años Guerra contra Francia Paz de los Pirineos
1665-1700	CARLOS II	
	1668 1671	Independencia de Portugal Saqueo de Panamá
	1700-1714	Guerra de Sucesión. Paz de Utrecht
1700-1746	FELIPE V	
	1717 1733	Virreinato de Nueva Granada Intervención en la guerra de sucesión de Polonia
1746-1759	FERNANDO VI	
1759-1788	CARLOS III	
	1767 1776 1777 1778	Expulsión de los jesuitas Virreinato del Río de la Plata Real Audiencia de Caracas Pragmática del comercio libre
1788-1808	CARLOS IV	
	1793 1795 1805 1808	Guerra contra Francia Paz de Basilea Batalla de Trafalgar Guerra de Independencia española

ANEXO III
POLÍTICA EXTERIOR INGLESA

1509-1547	<i>ENRIQUE VIII</i>
1531	Divorcio de Catalina de Aragón, hija de los Reyes Católicos Ruptura con Roma
1553-1558	<i>MARÍA TUDOR</i> : Restauración del catolicismo Alianza Inglaterra-España (matrimonio entre María y Felipe II)
1558-1603	<i>ISABEL I</i> : Reinstauración del protestantismo 1566 Comienza política exterior contra Felipe II, ataques a territorios españoles y colaboración con los corsarios 1567 Condena a muerte de María Estuardo, reina de Escocia 1581 Drake es nombrado caballero 1586 Ataque a Cádiz: participación de los corsarios Raleigh y Drake 1588 La Armada Invencible: participación de Drake y Hawkins 1589 Ataque a La Coruña: participación de Drake
1625-1649	<i>CARLOS I</i> 1625 Guerra contra España. Victoria española 1627-1628 Derrota de Buckingham ante La Rochelle 1649 Carlos I es decapitado en Whitehall
1653-1658	<i>PROTECTORADO DE CROMWELL</i> Ataque sistemático contra los intereses españoles y colaboración con los piratas. 1654 1655 Acta de Navegación: monopolio del comercio inglés Ocupación de la isla de Jamaica (española)
1660-1685	<i>CARLOS II</i> : Restauración de los Estuardo 1685 Alianza con Luis XIV de Francia 1672-1678 Guerra contra Holanda, España y Austria
1689-1702	<i>GUILLERMO III DE ORANGE</i>
1760-1820	<i>JORGE III DE HANNOVER</i> 1763 Guerra contra España: España pierde la Florida pero obtiene la Luisiana 1783 Guerra contra España: España recupera la Florida 1793 Guerra contra Francia 1800 Unión Irlanda-Gran Bretaña 1804-1815 Guerra contra Francia 1805 Batalla de Trafalgar: Nelson vence a Francia y España

BIBLIOGRAFÍA

- **Rafael Abella:** *Los piratas del Nuevo Mundo*, Colección Memoria de la Historia, nº 23, Editorial Planeta, Barcelona, 1989
- **Cruz Apestegui:** *Los ladrones del mar. Piratas en el Caribe. Corsarios, filibusteros y bucaneros. 1493-1700*, Lunwerg Editores, Barcelona, 2000
- **Alexander O. Exquemelin:** *Piratas de América*, Historia 16, Colección Crónicas de América nº39, Madrid, 1988. Edición de Manuel Nogueira
- **Gérard A. Jaeger:** *Pirates, flibustiers et corsaires. (Historie & légends d'une société d'exception)*, Aubanel, Avignon, 1987
- **Richard Konetzke:** *América Latina II. La época colonial*, Historia Universal Siglo XXI, volumen 22, Siglo XXI de España Editores, Madrid, 1987
- **Fernando López-Ríos Fernández:** *Medicina naval española en la época de los descubrimientos*, Editorial Labor, Barcelona, 1993
- **Enrique Otero Lana:** *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias. El corso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621-1697)*, Editorial Naval, Madrid, 1992
- **Manuel A. de Paz Sánchez y Carmen F. Hernández Sánchez:** *Diario de un corsario canario del año 1800*, José Marrero y Castro Editor, Santa Cruz de Tenerife, 1983
- **Carlos Saiz de Cidoncha:** *Historia de la piratería en América española*, Editorial San Martín, Madrid, 1985