



**Universidad**  
Zaragoza

# Trabajo Fin de Grado

**La piratería atlántica en la Edad Moderna**

Autor

**Elisa Castelreanas Cadena**

Director

**Jesús Gascón Pérez**

Facultad de Filosofía y Letras

2015

## ÍNDICE

Introducción	p. 3
Orígenes de la piratería	p. 5
¿Qué es un pirata?	p. 9
Contexto histórico	p. 11
Los corsarios franceses en la ruta de Colón	p. 11
Las actividades piráticas inglesas contra el Caribe español	p. 14
Los mendigos del mar de las Provincias Unidas se rebelan contra España	p. 17
Los inicios del filibusterismo caribeño	p. 21
La «Edad Dorada» de la piratería	p. 28
La vida del pirata	p. 31
El atractivo de la vida pirata	p. 31
La Hermandad de la Costa y el código de los piratas	p. 33
El negocio de la piratería	p. 36
La justicia contra la piratería	p. 39
Mitos y realidades referentes a la piratería moderna	p. 41
Conclusiones	p. 44
Bibliografía	p. 46

## Introducción

El presente trabajo busca estudiar la realidad tras el mito idealizado de la piratería moderna en el Caribe español durante el periodo que va desde finales del siglo XV, con el descubrimiento de América, hasta la tercera década del siglo XVIII, periodo conocido como la «Edad Dorada» de la piratería. Para entender la importancia del mito del pirata como héroe o «buen rufián», debemos antes hacer un análisis histórico de los hechos que llevaron al desarrollo tan extenso del fenómeno. Desde que un barco corsario capturase el primer botín español que retornaba de las Indias, pasando por los corsarios franceses, ingleses, holandeses que inspirarían a miles de marineros a seguir su estela en la rapiña marítima. Estos hombres se aventuraron en el mar en busca de botines con los que pasar a la Historia como lo hicieran Francis Drake, Piet Heyn, Henry Morgan, Pierre Le Grand y otros exitosos rufianes, que por diversos motivos eran idolatrados en sus países de origen.

El motivo que me lleva a estudiar el fenómeno de la piratería atlántica es principalmente personal. Del estudio de la Historia, siempre me han atraído mucho las sociedades y culturas con una estrecha relación con el mar y la navegación, porque personalmente, la exploración marítima, y los océanos en general me resultan muy interesantes. Mi primera idea para el trabajo de fin de grado fue hacer un estudio sobre el pueblo y la cultura de los vikingos, que es un tema que me resulta fascinante, pero al final acabé por decantarme por el tema de la piratería debido a las fuentes bibliográficas para realizar el trabajo, ya que en el caso de los vikingos no disponemos de muchas fuentes directas para su estudio y dependemos demasiado de visiones parciales relatadas por extranjeros, dada la gran ausencia de fuentes escritas por los propios vikingos, mientras que para la piratería moderna encontramos relatos de escritores coetáneos que incluso llegaron a convivir con los piratas, registrando sus actividades, modos de vida y motivaciones

En un principio, pensé en realizar un análisis del fenómeno de la piratería en conjunto y en todo el mundo durante toda la era moderna, pero conforme avanzaba mi investigación bibliográfica, la tarea resultó pronto abrumadora, debido a la enorme extensión de la piratería en todos los mares y océanos del mundo durante este periodo. Así que finalmente opté por la piratería en el Caribe, como modo de desmontar así el mito del «buen pirata» transmitido por la literatura y el cine hasta nuestros días, mediante el análisis de sus actividades, modos de vida, sus asentamientos y las motivaciones que llevaban a los hombres modernos hacia la piratería.

Para mi investigación bibliográfica he recurrido a los catálogos de la Biblioteca Universitaria María

Moliner, y al de la Biblioteca Pública del Estado de Zaragoza, así como al uso de buscadores web como Google Scholar y Google Books, y en particular, para el apartado de la introducción referente a los vikingos he utilizado el blog <[www.thevalkyriesvigil.com](http://www.thevalkyriesvigil.com)> de la joven historiadora licenciada en la Universidad de Barcelona, Laia San José Beltrán, autora de *Quiénes fueron realmente los vikingos y Vikingos: una guía histórica de la serie de History Channel*. En cuanto a mis apoyos bibliográficos, los que me han resultado de más utilidad, por su claridad de exposición del tema son, en primer lugar, en relación con la piratería francesa y el primer filibusterismo caribeño, *Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del sur (1522-1725)*, de Jean-Pierre Moreau, doctor en Arqueología y autor de varias otras obras dedicadas a la piratería; para la sección sobre los modos de vida de los piratas he utilizado la obra editada por Stuart Robertson, *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores* y un libro de la editorial Osprey editado por Angus Konstam: *Pirates 1660-1730*. Para el estudio sobre la isla de la Tortuga y las actividades de la Hermandad de la Costa en ella ha sido de mucha utilidad el relato autobiográfico de Alexander O. Exquemelin, medico y cirujano que vivió entre los bucaneros durante unos años. Para la cuestión de los mendigos del mar holandeses ha sido difícil encontrar una obra que hablase extensamente de ellos, puesto que sus actividades se enmarcan dentro de la Guerra de los Ochenta Años entre las Provincias Unidas del Norte de los Países Bajos y España, y muchas obras solo hacían referencia a ellos puntualmente, pero el libro *Piratas de Ultramar* de Àngel Joaniquet les dedica un capítulo entero, así que es mi fuente principal para este apartado. Para todo lo referente a los ingleses y parte de la introducción, el libro más útil ha sido la extensa obra *Historia de la piratería* de Philip Gosse, toda una eminencia en estudios sobre la piratería, al ser sus libros de los más referenciados entre las bibliografías de algunos de los libros que he utilizado.

Para la contextualización general de la situación bélica y económica europea he utilizado la obra general de Alberto Tenenti, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, y el manual *La España Moderna*, de Enrique Martínez Ruiz, Enrique Giménez, José Antonio Armillas y Consuelo Maqueda.

## Orígenes antiguos de la piratería

La historia de la humanidad está plagada de conflictos, choques de intereses entre distintos grupos humanos en busca de su propio beneficio sobre el de los demás. Desde el momento en que los cazadores recolectores prehistóricos se asentaron para formar comunidades estables, la búsqueda de poder se convirtió en una de sus principales prioridades, a fin de ser considerados superiores, y alejar así la amenaza que suponían otros grupos humanos. A esta búsqueda de poder estaba íntimamente ligada la búsqueda de riquezas, para poder sostener una población cada vez más amplia y mantener así la superioridad adquirida. Esta búsqueda de riquezas, una vez alcanzado el umbral del autoabastecimiento, requeriría del intercambio con otras comunidades, con el objetivo de paliar las carencias de unas con otras. A través del comercio se establecerán así contactos con otras civilizaciones y culturas, que mediante la influencia mutua llevarán a la evolución de las sociedades.

Sin embargo, debido a que el comercio se apoya directamente en el poder, aquellos descontentos con el sistema, los miembros de comunidades menores y menos poderosas, o por el contrario, personas que quieran expandir su poder sobre el de otras comunidades, sabotearán la búsqueda de riquezas de cualquier manera, como forma de debilitar el poder político, a la vez que aumentarán su capacidad económica a costa de la de otros<sup>1</sup>. Con la invención de la navegación, las fronteras del mundo se expandieron, y con ellas, las posibilidades de conseguir nuevos territorios, nuevos recursos, en definitiva, más poder. Las primeras colonizaciones de la Antigüedad vinieron así precedidas de incontables contactos comerciales por todo el mar Mediterráneo. Pero a la vez que se ampliaban las rutas comerciales, crecía el peligro que conllevaba la profesión mercante. El mar, tan amplio y despoblado, ofrecía la oportunidad perfecta para todos aquellos delincuentes que buscaban hacer fortuna a costa de los demás, pues la soledad del mar les permitía un ataque rápido, sin apenas peligro de ser interceptados por las autoridades, y con la posibilidad de huir con rapidez en caso de que su presa resultase más peligrosa de lo que habían calculado.

La piratería es pues un fenómeno antiguo y global, detrás del cual siempre hay una intención de desestabilizar un poder establecido, alentada por los rebeldes a él o las potencias extranjeras<sup>2</sup>, y que se remonta tan atrás como la historia de la propia navegación<sup>3</sup>, a la que está firmemente ligada, y se da en los mares y océanos de todo el mundo, en la medida en que las grandes civilizaciones se expandían a través de ellos. Si bien es cierto que es un fenómeno que ha tenido sus grandes períodos de alza y decadencia, llegando incluso a caer prácticamente en el olvido durante algunas épocas.

---

1 GOSSE, Philip, *Historia de la Piratería*, Renacimiento, Sevilla, 2008, col. Isla de la Tortuga.

2 JOANIQUET, Àngel, *Piratas de Ultramar*, Noray, Barcelona, 2012.

3 ABELLA, Rafael, *Los piratas del Nuevo Mundo*, Planeta, Barcelona, 1989, col. Memoria de la Historia.

Como ya se ha dicho más arriba, el objetivo de este trabajo es el estudio de la «Edad Dorada» de la piratería, que representa el canto del cisne de una piratería que si bien no era un fenómeno nuevo de la época moderna, sí había conseguido dejar una marca indeleble tanto en los libros de Historia, como en las mentalidades de aquellos que vivieron sus efectos.

¿Por qué, si es cierto que la piratería se daba ya en la Antigüedad y a lo largo de la Edad Media, es la piratería de la época moderna la que parece tener más relevancia en la Historia? Se podría decir que es a causa de la extensión del fenómeno en la era moderna, pero en la Antigüedad, la piratería era considerada un oficio normal que cualquier navegante podía ejercer.

Al principio, todo fue piratería<sup>4</sup>. Esta afirmación de tintes cuasi bíblicos puede parecer exagerada, pero sí es cierto que en la era del desarrollo de la navegación, en el mar imperaba la ley del más fuerte: si no poseías la capacidad de defenderte de los atacantes, podías resultar víctima de ellos en cualquier instante, y no solo en mar abierto, pues si las hordas piráticas no conseguían hacerse con botín durante un tiempo prolongado, eran perfectamente capaces de asaltar puertos y saquear ciudades para llevar a cabo sus fines.

Por las crónicas egipcias antiguas que se conservan conocemos las pugnas que el faraón Ramsés III tuvo con los piratas aqueos, o sabemos que los más afamados piratas de la época eran los chekeres de Oriente Medio; pero si hubo un gran pueblo que dominó la navegación antigua, sin duda fueron los fenicios. Este pueblo de navegantes/mercaderes, que intercambiaba todo tipo de productos de lujo a través del Mediterráneo, e incluso más allá, despertó la envidia y el recelo en sus vecinos griegos, mucho más pobres y menos dotados para el comercio marítimo.

En respuesta a esto, el principal objetivo del pueblo heleno en cuanto al comercio mediterráneo fue la obstaculización de las actividades fenicias. Los griegos se convirtieron pues en grandes piratas en respuesta al dominio fenicio, y en su literatura, en Homero o Heródoto, las palabras «navegante» y «pirata» se emplean prácticamente como sinónimos, pues la única diferencia radicaba en quién era el que atacaba y quién el que se defendía.

La piratería era pues en la Antigüedad un fenómeno tan generalizado y endémico que parecía imposible que alguna vez desapareciese, y sin embargo es lo que consiguió en el año 67 a.C. el cónsul Cneo Pompeyo. Este, con el fin de acabar efectivamente con todos los puertos piratas, dividió el mar Mediterráneo en trece circunscripciones encargadas cada una a un oficial que debía limpiar exhaustivamente todos los bandidos que hubiese en su parcela. Fue sin lugar a dudas, la operación más rápida (en apenas cuarenta días ya se vio una notable diferencia) y efectiva contra la piratería que se realizara jamás en el Mediterráneo, pero aun así, no conseguiría erradicarla del todo, pues para el oficio de pirata solo se necesita un barco, armas y un grupo de hombres dispuestos a todo para

---

<sup>4</sup> SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia.

enriquecerse, y ninguna de esas tres cosas ha escaseado jamás en el mundo. A pesar de todo, la actuación de Pompeyo demostró que era posible menguar la actividad pirática, pero que para ello se necesitaba un estado fuerte, capaz de mantener la paz y el orden en los mares<sup>5</sup>.

Por lo tanto, queda claro que la extensión de la piratería era tanto, o incluso más importante y generalizada en la Antigüedad que en la época moderna, pero sí es cierto que su escala era mucho menor. La piratería en la Antigüedad se circscribe mayormente al ámbito mediterráneo, debido sobre todo a la navegación de cabotaje que empleaban los antiguos, que no les permitía alejarse en exceso de las costas. Este obstáculo será superado por los sucesores en el ámbito marítimo de los navegantes clásicos. Una nueva oleada de inseguridad marítima surgirá en los mares del norte que desplazará en importancia a los asaltos en el Mediterráneo.

El 8 de junio del año 793, los vikingos desembarcaron en Inglaterra, junto a las costas de Northumbria, asaltando y saqueando el monasterio de la isla de Lindisfarne, cuyos monjes fueron masacrados y la abadía destruida<sup>6</sup>. Este ataque es comúnmente considerado por diversos historiadores especializados en el mundo escandinavo como el punto de partida de la era vikinga, a partir del cual este pueblo se extendió desde el norte de Europa, llegando incluso a atacar las costas de Constantinopla. Los pueblos de todas las costas de Europa temían enormemente a estos nuevos asaltantes, tanto, que rogaban a Dios: *A furore normanorum libera nos Domine*. Pero sin duda, los ataques de los piratas vikingos fueron de especial importancia en las islas Británicas, pues si bien fueron al principio solo pequeñas incursiones de saqueo y asalto a pequeñas villas, los pueblos escandinavos llegaron a asentarse en las islas, e incluso a gobernar sobre ellas durante largos períodos.

Estos piratas/conquistadores escandinavos son fundamentales para entender la historia de la piratería posterior, pues si bien es cierto que los piratas modernos no actuaban del mismo modo, no saqueaban aleatoriamente ni asaltaban tierras para su conquista, muchos de los piratas modernos toman su inspiración de ellos y sus métodos. El contacto constante entre las culturas escandinavas y la anglosajona en la Edad Media llevará al desarrollo de unos nuevos métodos de navegación, aplicados mayormente al ámbito de las hostilidades navales. Los piratas de la Baja Edad Media no serán ya vikingos propiamente dichos pues la era vikinga se da por terminada en torno al año 1100, pero sí se pueden considerar sus directos herederos, pues la gran mayoría de ellos procederán de las regiones escandinavas e inglesas.

5 «La piratería solo es incompatible si hay unos estados, que no han de ser necesariamente grandes, pero sí fuertes, que la mengüen» en JOANIQUET, Àngel, *Piratas de Ultramar*, Noray, Barcelona, 2012, pág. 14.

6 SAN JOSÉ, Laia, «8 de Junio del 793: Lindisfarne o el inicio de la Era Vikinga.», en [http://thevalkyriesvigil.com/2014/06/08/8-de-junio-del-793-lindisfarne-o-el-inicio-de-la-era-vikinga/], consultado el 26/10/2015.

Se entiende así pues, que la piratería inglesa, la más importante de la época moderna, no será un fenómeno novedoso en la historia, ni de hecho, el uso político de los piratas. La primera «patente de corso» de la historia se concedió en 1206 al capitán Eustace Buskes por el rey inglés Juan sin Tierra para atacar las costas de los enemigos de Inglaterra. Y esto no solo ocurría en el norte. En el Mediterráneo, las ciudades comerciales italianas se asaltaban las unas a las otras en el mar o reconducían las Cruzadas para atacar a su rival, Constantinopla. Los reyes de Aragón extendían su influencia por el Mediterráneo también haciendo uso o pretexto de la piratería llevada a cabo por el almirante Roger de Lauria en Sicilia o Mallorca, cuando lo que hacían realmente era asaltar los barcos franceses, italianos o bizantinos, o se aliaban con los turcos para arrasar y saquear el norte de África con diez galeras comandadas por el capitán Conrad de Llansá, incorporando así el pillaje y la piratería a las tácticas de guerra aragonesas.

La piratería de la era moderna no es pues, más que la consecuente evolución de la piratería que venía dándose ya a lo largo de toda la Historia. Ninguno de los métodos o las formas de piratería de la modernidad eran nuevos, y sin embargo, son los piratas modernos como Edward Teach «Barbanegra», Jack Rackam, Henry Morgan o Black Bart los que más se conocen hoy en día. Estos piratas apenas se diferenciaban cualitativamente de sus antecesores, pero sí que eran diferentes, en cierto modo, en sus motivaciones. Antes del descubrimiento de América, la piratería había sido una actividad económica normal y cotidiana, pero bastante minoritaria y fundamentalmente de subsistencia. A partir del siglo XVI, el esplendor de la sociedad española y el gran tesoro que periódicamente se transportaba desde las Américas dispararon la actividad pirática notablemente<sup>7</sup>, hasta tal punto, que ya no solo serán los mercaderes los que se verán amenazados por los piratas en su mayor parte, sino que los barcos de pasajeros, los colonos que marchaban a habitar América también tendrán encuentros cercanos con estos individuos. Este contacto más habitual, añadido a la figura idealizada del pirata que algunos literatos plasmarán en sus novelas y crónicas históricas, explican el hecho de que hoy en día, la figura del pirata moderno sea tan popular y conocida.

---

<sup>7</sup> JOANIQUET, Àngel, *Piratas de Ultramar*, Noray, Barcelona, 2012.

## ¿Qué es un pirata?

Pero, ¿qué entendemos exactamente cuando hablamos de piratas? Propiamente dicho, un pirata es un delincuente que roba y saquea en alta mar. Se podría decir que «pirata» es el término general para describir la delincuencia marítima, y las distinciones entre un tipo de pirata y otro se ven en el nombre que se les da. No es lo mismo un bucanero, un filibustero que un corsario, pero estos tres son sin ninguna duda piratas. «Todos estos conceptos se distinguen entre sí por sutilezas que, sin embargo resultan inapreciables para el marinero privado de su barco y degollado»<sup>8</sup>.

Sin embargo, estos términos que diferencian un tipo de pirata de otro tienen su razón de ser, para así distinguir a la «chusma» pirática de los enviados por los reyes europeos, o simplemente como una forma de delimitar sus lugares o formas de actuación. Ejemplo de esto es el término «bucanero», nombre que se daba a los cazadores de diverso origen europeo de la costa oeste de la isla de La Española que se dedicaban a la caza de cerdos y vacas salvajes y cuya carne ahumaban en un tipo de horno llamado *boucan*, con una técnica aprendida de los indios caribes. Estos curiosos personajes, dedicados en su mayoría al comercio de contrabando y al avituallamiento de las naves de filibusteros que rondaban las colonias españolas en busca de botín, surgieron en la isla de La Española, a raíz de los despoblamientos de las regiones norteñas de la isla llevados a cabo por las autoridades españolas, donde ciertos colonos españoles, rebelándose contra las prohibiciones de las autoridades de la isla, se dedicaron a la matacía de ganado, para su posterior venta a los navíos de filibusteros extranjeros, que no podían abastecerse en puertos españoles debido al monopolio económico que la metrópolis ejercía sobre sus colonias. De este modo, mediante el comercio de contrabando se aseguraban su supervivencia, y también la de los barcos extranjeros que acudían en busca de riquezas a las Américas, sorteando la prohibición española.

Las autoridades españolas, conscientes de ese mercadeo en su propia isla, se propusieron la expulsión de estos bucaneros en 1620. A raíz de este ataque, los bucaneros abandonarán su forma de vida pacífica y comerciante y acabarán estableciéndose en la isla de la Tortuga, no muy lejana a la costa noroeste de La Española. Aquí, su forma de vida se vería obligada a transformarse y pasarán de ser cazadores de reses a cazadores de hombres<sup>9</sup>. A partir de su traslado a la pequeña isla comenzarán a embarcarse y abordar los barcos que surcaban los mares en torno a La Española, con especial inquina contra los navíos españoles.

Desde entonces, se comenzaría a llamar a los bucaneros también bajo el término «filibustero», que proviene del holandés *vrij buiter*, que en inglés será traducido como *freebooter* que significa «El que

8 ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia, pag. 7.

9 GOSSE, Philip, *Historia de la Piratería*, Renacimiento, Sevilla, 2008, col. Isla de la Tortuga.

se hace con el botín libremente», aunque también se ha interpretado que podría proceder de *fly-boot*, un tipo de embarcación pequeña. Los términos «bucanero» y «filibustero» se pueden considerar entonces sinónimos, pues los hechos históricos forzaron a los primeros a convertirse en los segundos. La principal diferencia de estos bucaneros y filibusteros con los primeros piratas que actuaron en la época moderna es que, en palabras de Gosse, «un pirata era un criminal que se apropiaba los barcos de cualquier nación y en todas las aguas; en tanto que los bucaneros primitivos buscaban su botín exclusivamente a expensas de los españoles, y en las costas americanas»<sup>10</sup>.

En cuanto a los corsarios, hablamos aquí de un término de gran implicación legal. El término «pirata» aparece por vez primera definido en el diccionario de Covarrubias de 1611 como «el corsario que roba por la mar». Sin embargo, en muchas ocasiones se observa el uso del término «corsario» como opuesto al de «pirata». Un corsario es un pirata legalizado, un hombre que navega bajo el pabellón de su rey, con una patente de corso que le autoriza a asaltar a los enemigos de la nación, sirviendo a los propósitos de su rey en tiempos de conflicto, mientras que un pirata es un delincuente que asalta cualquier barco que tenga la mala fortuna de encontrarse en su ruta. Los gobiernos utilizaban las tripulaciones corsarias como una forma de ahorrar costes en reclutamiento y mantenimiento de una flota estable, y a cambio, recibían un porcentaje de lo saqueado, con el beneficio de que si el barco corsario era capturado, podían negar cualquier complicidad.

Pero la línea que separaba el corso legal de la piratería era delgada y subjetiva, terriblemente sencilla de cruzar, sobre todo en tiempos de paz, cuando las tripulaciones corsarias se veían impulsadas hacia la piratería por una cuestión de simple supervivencia. Esto causó un importante problema a finales del siglo XVII, cuando el panorama político de enfrentamientos entre Inglaterra y España se relajó, y ya no interesaba el azuzar a los piratas en contra de los navíos mercantes españoles. Proliferaron entonces los «piratas puros», desvinculados de la política y dedicados exclusivamente al saqueo, que en un océano Atlántico plagado de rutas comerciales, era abundante y frecuente.

---

10 GOSSE, Philip, Historia de la Piratería, Renacimiento, Sevilla, 2008, col. Isla de la Tortuga.

## **Contexto histórico**

El descubrimiento de América el 12 de octubre de 1492 abrió las puertas a un Nuevo Mundo rico e inexplorado que enseguida despertó el interés de las grandes potencias europeas, deseosas de hacerse con un pedazo de aquellas nuevas tierras para su explotación. Sin embargo, los reyes de Castilla actuaron con rapidez y consiguieron reclamar para sí la posesión exclusiva de toda América, a excepción de Brasil, como premio por haber sido quienes financiaron a Colón en su viaje. Mediante la concesión al reino de Castilla de la «Bula Inter Caetera», promulgada por el papa Alejandro VI, se impidió el acceso al Nuevo Mundo al resto de potencias europeas.

Los castellanos eran tan celosos de su descubrimiento, que en las crónicas españolas y portuguesas de la época se consideró piratas a todos aquellos extranjeros que osasen aproximarse o desembarcar en las costas en las que ellos habían navegado con anterioridad. Los españoles se apropiaron de toda tierra que se encontraron, estuviese habitada o no mediante una especie de ceremonia, que en el caso de los nativos se hacía en su presencia, lo cual dotaba a los navegantes de la metrópolis de una pretendida legitimidad que justificase ante las demás potencias europeas la propiedad de las tierras, bajo la excusa de que estas habían sido cedidas por los nativos. Muchas veces, además, se consideraba que un simple asentamiento en una isla, otorgaba a los colonos la propiedad de toda ella, y en el archipiélago de las Antillas, los españoles argumentaron para frenar al resto de los europeos en sus conquistas de América, que la propiedad de una sola isla les otorgaba la de las restantes del archipiélago.

En Europa, los reyes de Inglaterra y de Francia no reconocieron el monopolio español y portugués de las Américas, considerando la bula papal como no válida, debido a que les excluía del reparto americano. Por lo tanto, si bien durante muchos años no se inmiscuyeron en los territorios españoles de las Antillas, los que más interesaban a España, los barcos que se lanzaban a la mar en dirección a uno u otro lado del Atlántico se verán constantemente bajo el peligro de los piratas.

### **Los corsarios franceses en la ruta de Colón**

La primera oleada pirática contra los asentamientos españoles en las Indias vino impulsada por los franceses. Los franceses fueron los primeros en actuar activamente para sortear de algún modo el monopolio español, y se pueden encontrar documentos de 1508 que sitúan ya embarcaciones de lo que parecen ser pescadores bretones en las costas de la futura Terranova. También se encuentra una temprana presencia francesa en los territorios portugueses de Santa Cruz, bautizada más tarde como Brasil, en los documentos de la capitánía brasileña, donde se da testimonio de enfrentamientos contra

asentamientos de franceses desde 1504. Sin embargo, a pesar de la conflictividad con las colonias portuguesas, no fue en esta región donde se desarrollará el grueso de la piratería francesa. En Brasil era sencillo hacerse con mercancías mediante el soborno a las autoridades portuguesas o el pago de fruslerías a la abundante población indígena a cambio de madera de brasil, plumas o animales exóticos. No ocurría lo mismo en el Caribe, fuertemente asegurado por los españoles en su monopolio, y por lo tanto, el principal objetivo de las primeras actividades piráticas francesas. El contexto diplomático era además propicio a los asaltos franceses contra las propiedades españolas, sobre todo a partir de las sucesivas guerras que enfrentarán a Francia con el Imperio español entre 1520 y 1559, mayormente por motivos religiosos<sup>11</sup>.

Los españoles no tardarán en establecer un sistema de defensa contra los saqueadores franceses. Jean Pierre Moreau cita varios ejemplos de esto<sup>12</sup>, cuando en 1513, por orden de la Casa de Contratación, encargada de la gestión de la «Carrera de Indias», se enviaron dos carabelas para vigilar las costas de Cuba y proteger su navegación, o también, al año siguiente, cuando se ordena al nuevo gobernador de Panamá no dar tregua a los franceses que se encontrasen en las Indias. Sin embargo, no era fácil poner coto a los piratas en un territorio tan amplio e inexplorado como era entonces América. Los asentamientos españoles, pequeños y poco fortificados, además de alejados los unos de los otros, eran blancos sencillos para cualquier asaltante que decidiese atacarles, y en esto precisamente radica el éxito que tuvieron los primeros piratas en la ruta de América.

Sin embargo, el primer acto considerado como el inicio de la piratería atlántica, por cuanto abrió las puertas a la codicia europea por el tesoro americano, fue obra de Jean Fleury, conocido en las fuentes españolas como Juan Florín o el Florentino. Este corsario, en 1522, en pleno enfrentamiento entre el emperador Carlos V y el rey francés Francisco I<sup>13</sup>, asaltó y se apoderó, a la altura de las islas Azores, de tres carabelas españolas que procedían de México enviadas por el conquistador Hernán Cortés al emperador. Estos navíos venían cargados con el tesoro de Moctezuma, rey de los aztecas. Este enorme botín de oro alentará a otros muchos marinos y armadores europeos a hacerse a la mar, en busca del gran tesoro que obviamente, como había demostrado Fleury, se hallaba en algún sitio de las Américas. Pero además, al deseo de enriquecerse se sumará la animadversión que sentían muchos europeos hacia el rey y la sociedad española, tan resplandeciente y poderosa.

En los puertos normandos, del País Vasco francés y el de La Rochelle se armaban barcos «en guerra» o «en guerra y mercancía»<sup>14</sup>, que se diferenciaban en que el primer tipo se dedicaba al saqueo

11 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia.

12 MOREAU, Jean-Pierre, *Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del Sur (1522-1725)*, Machado, Madrid, 2012, col. Papeles del tiempo nº26, pag. 47.

13 MARTINEZ, Enrique, GIMÉNEZ, Enrique, ARMILLAS, J. Antonio, MAQUEDA, Consuelo, *La España Moderna, Istmo*, Madrid, 1992, col. Fundamentos Maior, págs. 102-105.

14 MOREAU, Jean-Pierre, *Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del Sur (1522-1725)*, Machado,

de asentamientos españoles o abordaje de sus navíos, mientras que el segundo dependiendo de las circunstancias se usaba como barco mercante, pero en caso de reticencias de los españoles asentados en el Caribe a comerciar con los franceses, podía actuar también de un modo más hostil que un barco mercante normal.

En Francia, la piratería y el corso siempre fueron muy ligados a la religión reformada. Como ya se ha dicho, uno de los principales puertos del cual salían los corsarios franceses era el de La Rochelle, ciudad de hugonotes por excelencia, pero realmente, esta unión de corso y protestantismo tiene más que ver con el hecho de que a partir de 1552, el cargo de almirante de Francia, estratégico para la expedición de patentes de corso, lo ocupaba Gaspard de Châtillon, señor de Coligny y futuro líder de la facción reformada de Francia. Desde el edicto de Châteaubriand de 1551, los hugonotes estaban amenazados con la cárcel o la ejecución, con lo cual, el objetivo del señor de Coligny con sus patentes de corso estaba en la búsqueda de nuevas tierras que colonizar en nombre de Francia, pero que serían habitadas por los hugonotes que buscaban protegerse de la intolerancia religiosa en su país.

Sin embargo, los objetivos colonizadores de Gaspard de Châtillon en Brasil y Florida se vieron frustrados por una mezcla de problemas causados por la disensión entre católicos y protestantes dentro del seno de la propia Francia, y la fortísima reacción de la flota portuguesa, comandada por el gobernador Mem de Sà, y la española de Pedro Menéndez de Avilés, que suprimieron cualquier esperanza de un asentamiento francés en el que los hugonotes pudiesen refugiarse.

El afán colonizador se vio entonces sustituido en los puertos hugonotes por una motivación más sanguinaria, de venganza ante las masacres cometidas por españoles y portugueses en las fallidas colonias francesas del Caribe. La Rochelle comenzó a distribuir patentes de corso «para ir al acecho de los enemigos de la religión reformada»<sup>15</sup>, mientras que los españoles pasarán de hablar de corsarios o piratas franceses, a referirse a ellos como herejes.

A pesar de todo, el empuje francés contra los intereses españoles en el Caribe pronto flaquearía. A partir del Tratado de Cateau Cambrésis de 1559, y sobre todo, la Paz de Vervins de 1598 (que solo venía a confirmar las cláusulas del primero ya definitivamente), se firmaba la paz a las guerras entre Francia y España, a pesar de una cláusula secreta que estipulaba que no había paz más allá de las «líneas de amistad», que se encontraban al oeste de las Azores y al sur del trópico de Cáncer, lo cual significó que las actividades corsarias prosiguieron durante un tiempo. Sin embargo, los corsarios vascos del puerto de Bayona y San Juan de Luz desaparecieron del panorama pirático del Caribe, dedicándose más a expediciones comerciales o armando para Terranova. Los que no abandonaron

---

Madrid, 2012, col. Papeles del tiempo nº26, pag. 51

15 Archivos departamentales de Charente-Maritime en La Rochelle, citados en MOREAU, Jean-Pierre, *Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del Sur (1522-1725)*, Machado, Madrid, 2012, col. Papeles del tiempo nº26, pag. 61.

América fueron los normandos y rocheleses, cuyos intereses más que económicos se habían transformado paulatinamente en una guerra de religión. La religión precisamente será una de las principales causas del declive del corso francés, pues los armadores, agotados financieramente por las guerras de religión en Francia, no verán ya tan rentable el lanzar barcos en pos de navíos españoles cada vez más protegidos por su reciente sistema de flotas o para asaltar colonias que ya desconfiaban de cualquier barco que se acercase a sus territorios, debido a la irrupción de otras dos potencias de Europa, curiosamente también protestantes, y mucho más virulentas en sus actuaciones contra los intereses españoles: Inglaterra y las Provincias Unidas.

### **Las actividades piráticas inglesas contra el Caribe español**

La piratería era un fenómeno fuertemente arraigado en todos los niveles de la sociedad inglesa, descendientes en gran parte de los famosos vikingos. Todo aquel con poder en Inglaterra tenía negocios relacionados con la piratería, al más puro estilo de una mafia, que se abría paso en la sociedad gracias a los sobornos y la connivencia de las autoridades. Con la captura del tesoro de Moctezuma por parte de Jean Fleury, los ingleses se darán cuenta de la riqueza que albergaban realmente las Indias, y los navegantes y armadores británicos se lanzarán entonces tras los barcos españoles en busca de una forma rápida y sencilla de enriquecerse.

La reina Isabel I de Inglaterra, en los inicios de su reinado trató de seguir los métodos de su antecesora, María Tudor, con respecto a la piratería, ordenando la represión y captura de piratas en aguas inglesas, pero pronto se dio cuenta de que a pesar de sus ordenes, la piratería no hacía más que crecer bajo el amparo de las autoridades a las que ordenaba su represión. Convencida por sus consejeros de la conveniencia de la piratería, que aportaba riquezas importantes al reino, la reina Isabel comenzó a apoyar financieramente a los piratas a su vez, como una forma de asentarse con firmeza en el poder, algo que necesitaba, pues muchos la consideraban una hija ilegítima al ser su madre Ana Bolena, que fue repudiada y mandada ejecutar por el rey Enrique VIII.

Bajo el amparo de su reina, los piratas ingleses se vieron muy beneficiados, y alguno de ellos alcanzarían gran fama y renombre en una sociedad inglesa que los alababa como héroes. John Hawkins fue el primero de estos grandes «héroes piratas» en destacarse. Comerciante de esclavos de profesión, consiguió introducirse en el comercio de las Indias mediante métodos poco ortodoxos. El comercio americano era un monopolio español y prohibía por completo el intrusismo extranjero, así que cuando Hawkins zarpó en 1562 hacia las Antillas, a sabiendas de que legalmente no tenía permitido comerciar con las colonias españolas, llevó a cabo sus negociaciones a base de cañonazos, amenazas, secuestros o desembarcos en poblaciones, que no disponían de medios para defenderse.

Hawkins se convirtió así para sus compatriotas en un «pionero que abrió el comercio con las Indias, rompiendo el monopolio español»<sup>16</sup>, mientras que para los españoles no fue más que un vulgar pirata, despiadado y cruel, y más teniendo en cuenta que en aquella época, España e Inglaterra estaban en paz. El pirata, ante los grandes beneficios que sus incursiones aportaban a sus inversores (entre ellos, la propia reina), fue ennoblecido y convertido en uno de los miembros destacados de la sociedad.

Sin embargo, los españoles de las colonias aprenderían a la fuerza que no podían confiar en los barcos que se acercaban con aparente pretexto de comerciar, y en una de las expediciones enviadas por Hawkins, pero comandada por su subalterno John Lowell, cuando se dirigían hacia Río Hacha, en el continente americano, los locales les recibirán directamente a tiros, imposibilitando que se acercaran para «negociar» a su estilo. A este problema encontraría la solución el joven capitán Francis Drake.

Drake, que ya había comandado naves bajo el mando de Hawkins con apenas una veintena de años, seguirá los pasos de su mentor en la piratería para el beneficio de Inglaterra, elevándola a la categoría de arte, debido a todos los éxitos que cosechó. Tomando la ruta de las Indias, trataría de «comerciar» mediante los métodos de Hawkins, hasta darse cuenta de que contra los españoles, prevenidos de su llegada, aquello ya no funcionaba. Drake llevará a la práctica pues una nueva premisa «comercial»: atacar por sorpresa allí donde no se lo esperaba, premisa que adoptarían todos los sucesivos piratas de la época moderna, e incluso hasta nuestros días. Para esta premisa ayudaba también que, a pesar de los roces entre Inglaterra y España, no había aún una guerra declarada entre las dos potencias, y por lo tanto, el asalto a colonias desprevenidas era algo muy sencillo. Mediante este método, Drake obtuvo grandes riquezas, y su fama se incrementó incluso más cuando decidió doblar el estrecho de Magallanes y atacar las colonias del Pacífico, donde nadie se esperaba que un barco inglés atacase. Con su nave, la *Golden Hind*, Drake asoló los asentamientos del Pacífico y decidió regresar a Inglaterra por el Oeste, con el fin de evitar las represalias que pudiesen esperarle en el océano Atlántico, convirtiéndose así en el segundo navegante en dar la vuelta al mundo 58 años después de que lo hiciera el español Juan Sebastián Elcano, lo cual le valió el ennoblecimiento por la reina Isabel.

Hubo otros piratas de gran importancia en estos finales del siglo XVI inglés, como Walter Raleigh, favorito de la reina y obsesionado con la búsqueda del mítico El Dorado, que cruzará el Atlántico en busca de alguna flota de Indias española a la que asaltar y fundará diversas colonias en América del Norte, como por ejemplo la famosa colonia perdida de Roanoke Island. También seguirá la estela de Drake el aristócrata inglés Thomas Cavendish, que siguió la ruta del Pacífico para dar la vuelta al mundo, pero encontrando mucha más resistencia por parte de los colonos de la costa oeste del continente americano, que habían aprendido tras los precedentes ataques, sin contar con que en

---

16 SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia, pag. 94.

aquella época (inició viaje en 1586), España e Inglaterra estaban ya oficialmente en guerra. A pesar de ello, Cavendish conseguiría un gran botín con la captura de la nao *Santa Ana*, muy sencilla de capturar por el hecho de que carecía de artillería.

Los éxitos de Drake y Cavendish en el Pacífico inspirarán a muchos navegantes posteriores a seguir su estela entre el final del siglo XVI e inicios del XVII en busca de la captura de alguna de las flotas de Indias que hacían el recorrido entre España y las Américas, pero en verdad ninguno de los intentos de estos «mercaderes piratas» tuvo el efecto deseado por sus financieros: el debilitamiento del dominio español sobre las Indias. De todas las flotas de Indias que atravesaron el océano en esta segunda mitad del siglo XVI, ninguna fue capturada por los navegantes ingleses, que zarparon durante todo este periodo ignorantes de las rutas que las flotas seguían, y las naos españolas a las que se enfrentaron supieron imponerse con relativa facilidad sobre sus atacantes.

Con la guerra anglo-española que dio comienzo en el año 1585, a causa de las enormes tensiones de causa tanto política como económica entre las dos potencias, la reina Isabel I y sus consejeros pronto se dieron cuenta de que sus afamados nobles piratas eran de poca utilidad en un contexto bélico militar. Sus métodos intimidatorios de poco servían contra la avanzada armada naval española, y su inmensurable ambición por la obtención de riquezas solía empujar a estos personajes hacia objetivos que no necesariamente eran los más deseados en un contexto de guerra.

Será de hecho esa desmesurada ambición la que llevará a su perdición a muchos de estos grandes capitanes piratas de «segunda oleada». Hawkins y Drake murieron en una misma expedición con el objetivo de tomar la ciudad de Panamá, que resultó un gran desastre debido mayormente a las discrepancias entre los dos caballeros, y ni siquiera llegaron a alcanzar su objetivo. Similar suerte corrió Thomas Cavendish, que en una expedición que intentaba de nuevo tomar la ruta del Pacífico, pereció junto con la mayor parte de su tripulación a causa de las enfermedades y heridas causadas por la feroz resistencia de los asentamientos portugueses de Brasil ante los intentos de saqueo. Sir Walter Raleigh, el favorito de la reina Isabel, no resultará tan agradable a ojos de su sucesor, Jacobo I, que ante los actos piráticos que llevó a cabo en su búsqueda de El Dorado y el conflicto diplomático que eso causó con España, fue condenado a la horca, sirviendo de ejemplo para muchos otros que vinieron tras él.

Con el Tratado de Londres del año 1604, se firmaba la paz que daba fin a los casi veinte años de la guerra anglo-española<sup>17</sup>. El rey Jacobo I será mucho más consecuente con su política diplomática que la reina Isabel, y la piratería inglesa volverá a la clandestinidad, perseguida, aunque no muy ferozmente, por unas autoridades que apenas unos años antes financiaban sus campañas de asalto y

<sup>17</sup> TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia.

saqueo. La paz entre Inglaterra y España marcaría pues el fin de la oleada pirática inglesa, lo cual no significa que los piratas ingleses desaparecieran del panorama mundial, del mismo modo que los corsarios franceses no se evaporaron en la nada con el fin de la primera oleada, sino que vieron reducidas sus actividades a una escala menor, debido a la pobreza causada por las guerras internas.

### **Los mendigos del mar de las Provincias Unidas se rebelan contra España**

La tercera fase de gran importancia en estos siglos de desarrollo de la piratería moderna se originaría en los Países Bajos, que pertenecían a la Corona española por la herencia del emperador Carlos V a su hijo, Felipe II. Por lo tanto, muchos marinos de la entonces llamada Flandes, servían en los navíos españoles o comerciaban en el Caribe bajo pabellón español. Durante el reinado de Carlos I, los flamencos llegaron pues a conocer a fondo las rutas comerciales españolas o las corrientes marinas que les llevaban a las Indias.

Con la subida al trono de Felipe II, este decidió poner al mando de las provincias del norte de Flandes a nobles extranjeros, procedentes de Castilla o Italia, deponiendo a los flamencos que habían gobernado en aquellos puestos por la gracia del emperador Carlos. Esto causó malestar en las provincias pobres del norte de Flandes, lideradas por Holanda, que comenzaron a llevar a cabo actos de rebeldía contra la Corona española aprovechando sus conocimientos de los mares americanos para asediar algunas ciudades portuarias de las colonias españolas, aunque no comenzaron su actuación ofensiva contra el comercio español hasta el alzamiento de la Unión de Utrecht de 1579<sup>18</sup>.

Siete provincias del norte de los Países Bajos se unieron contra el dominio castellano, lideradas por Holanda y la casa de Orange y para ello aprovecharon sus conocimientos en materia naval para asaltar las rutas de abastecimiento españolas y sabotear el comercio con América para dificultar la financiación de los tercios españoles que ocupaban sus territorios.

Mediante la exploración de los mares en busca de nuevos territorios que conquistar, o con que comerciar, que no dependiesen de potencias europeas, el fomento y financiación a piratas ya presentes en los mares del Caribe, y la propia piratería emprendida por los holandeses, se pretendía alcanzar la independencia financiera de las provincias protestantes de Flandes.

Los flamencos comenzaron pues a navegar hacia las Indias por su propia cuenta antes del inicio del siglo XVII. Los españoles desde un inicio los considerarían despreciables piratas, herejes, sin distinción alguna con sus coetáneos ingleses o franceses, pero para los sublevados de las Provincias Unidas serían servidores a su país, corsarios, sin documentación que los acreditara como tal y sin duda mucho más salvajes y virulentos en sus ataques contra España, pero fieles súbditos a la causa de la

---

18 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia, pág. 115.

independencia de Holanda.<sup>19</sup>

La nobleza de los Países Bajos era el principal apoyo a la revuelta, y por lo tanto, los principales financiadores de las actividades delictivas contra la autoridad española. Sin embargo, se trataba de una aristocracia pobre, arruinada por sus continuos gastos y la pobreza del territorio en el que vivían, por lo que los partidarios españoles les apodaron «pordioseros inofensivos». Los rebeldes holandeses, como símbolo de burla, adoptaron ese mote y lo hicieron su enseña, tomando el zurrón y la escudilla como símbolos y dividiendo a la población entre «mendigos de villa», los burgueses que habitaban las ciudades, y «mendigos del bosque» los campesinos. De aquí deriva el apodo que se otorgarán pues los piratas de las Provincias Unidas: *Zegeuzen*, o «mendigos del mar».

El interés de los armadores holandeses por explorar nuevos territorios fue fundamental para el desarrollo de una extensa piratería que, dedicándose a descubrir nuevas regiones, recababa ingentes cantidades de información que les otorgaba gran ventaja a la hora de atacar los galeones españoles de Indias en sus rutas a través del Atlántico. Otro de los objetivos de la exploración exhaustiva era el de descubrir la fuente de las riquezas americanas que los españoles importaban a Europa sin cesar, para así establecer una colonia holandesa en la misma zona de origen de esas riquezas, robando cuota de mercado a los anteriores colonos españoles. Así, debido a su dominio de las islas del Pacífico, muchos mendigos del mar holandeses buscaban cruzar el Cabo de Hornos para establecer un punto fuerte holandés en las costas americanas que daban al océano Pacífico.

De todos modos, y a pesar de sus actividades en el Pacífico y en las rutas hacia las Indias, la actividad corsaria holandesa también tuvo especial importancia en los mares del norte de Europa. Este grupo de corsarios, apodados por los españoles como «pichelingues» debido a que muchos salían del puerto de Flissingen, contaban con el apoyo de la familia protestante de Orange, principales líderes de la rebelión contra España en los Países Bajos, y asaltaban las naves españolas, de las que se apropiaban para atacar el comercio español entre la Península y Brujas. Apoyados por el rey de Francia, recibían de las arcas reales apoyo económico y el permiso para instalarse en el puerto de La Rochelle, con el objetivo de interceptar los navíos españoles que subían hacia Flandes, mientras que la reina Isabel de Inglaterra, les permitió el uso del puerto de Dover para mantener el control sobre el flujo de navíos que atravesaban el canal de la Mancha, de donde fueron sin embargo expulsados al atreverse a asaltar el barco de un comerciante inglés.

La piratería holandesa era pues fomentada con fines políticos, para obtener su independencia, pero el componente económico siempre estuvo muy presente en las mentes de los armadores holandeses. La Compañía Holandesa de las Indias Orientales (VOC, de sus siglas en holandés) fue fundada en

---

19 MERRIEN, Jean, *Historia Mundial de los piratas, filibusteros y negreros*, Luis de Caralt, Barcelona, 1970, col. Cultura Histórica.

1602 con el objetivo de manejar el comercio de Holanda con Asia, para así convertir el país en una gran potencia económica en una zona muy rica en productos de lujo como especias o sedas, compitiendo con otras potencias europeas como Portugal o Inglaterra. Mediante los negocios de la VOC pretendían financiar la campaña contra España, pues la firma del Tratado de Vervins les había arrebatado a los holandeses el apoyo económico fundamental que hasta entonces provenía de Francia. La gran habilidad que los pequeños y rápidos navíos holandeses (los *filibooters*) tenían para la navegación y la exploración pronto hará de ellos una potencia a tener en cuenta en el panorama económico marítimo oriental, y su acoso constante a las naos españolas resultará cada vez más costoso al imperio.

A inicios del siglo XVII, el poderío español en el mar se veía pues fuertemente amenazado y debilitado por la creciente habilidad naval de la antaño insignificante Holanda, que proseguía en su empeño incesante por conseguir la independencia de España por todos los medios posibles. Sin embargo, más de treinta años de guerra estaban causando estragos en las economías de los dos contendientes. Unido a esto, por el lado de las Provincias Unidas, estas veían como sus antiguos aliados, Francia e Inglaterra, firmaban sendos tratados de paz en Vervins (1598) y Londres (1604) respectivamente, perdiendo su alianza contra el Imperio español, mientras que por el lado de España, la amenaza berberisca en el Mediterráneo y la beligerancia francesa (a pesar del tratado de paz), hacían necesario un acuerdo entre las dos potencias para reorganizarse y recuperar algo de capacidad económica. Se firmó entonces la Tregua de los Doce Años el 9 de abril de 1609<sup>20</sup>, que establecía un cese de las hostilidades durante un periodo de doce años, el levantamiento del embargo sobre las Provincias Unidas que le prohibía el comercio con Europa, libertad de comercio con las Indias para las Provincias Unidas, y además los calvinistas holandeses no aceptaron con el tratado la libertad religiosa para los católicos. Este pacto tan provechoso para las Provincias Unidas reconocía de facto, aunque no oficialmente, su independencia del Imperio español y constituía una gran ventaja para la futura consecución de los objetivos holandeses: la independencia política y económica de España.

La tregua se utilizó, tanto de un lado como del otro, para proceder al rearme y reorganización de las armadas navales y para reorganizar los métodos de respuesta a los diversos actos de piratería. Por el lado holandés, la tregua fue el germen del que surgió la *West-Indische Compagnie*, o WIC, la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales, a imitación, y en cierto modo como respuesta o rebelión al monopolio de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. La WIC, al igual que la VOC en su momento, buscará la forma de competir económicamente en el panorama comercial transatlántico mediante la exploración, para así descubrir de dónde procedían las riquezas que España importaba sin cesar, deduciendo acertadamente que estas se hallaban en gran parte en la zona sur del

---

20 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia.

continente americano. El objetivo principal de la WIC será entonces explorar y colonizar las costas americanas que daban al Pacífico, para así consolidar en aquel océano un mercado sólido y bien controlado por las Provincias Unidas, capaz de competir en igualdad de condiciones con el mercado español mediante la intromisión holandesa en territorios que hasta entonces solo habían sido ocupados por el Imperio.

Por el lado español, se utilizó la tregua para organizar un sistema de respuesta a la incesante y violenta piratería holandesa en las propias costas europeas. Para ello contaban con la plaza marítima de Dunkerque, situada en el paso de Calais, desde donde disponía de ventaja estratégica para el control de la navegación a través del canal de la Mancha. Tradicional puesto de defensa para los Países Bajos españoles e importante puerto para la actividad corsaria española, tras la Tregua de los Doce Años resurgirá con fuerzas redobladas contra los mendigos del mar.

En el periodo que va desde el final de la Tregua de los Doce Años en 1621, hasta el efectivo reconocimiento de la independencia de las Provincias Unidas del Norte en 1648 se destacaron como grandes corsarios personajes como Pedro Diostegui, Andrés de Zubicar o Pedro de Aguirre, de orígenes vascos y cántabros. También es destacable en este periodo la creación en 1633 de la Escuadra del Norte, formada por flotas corsarias guipuzcoanas, dunkerquianas y de flamencos del sur, que supuso un gran adversario para los feroces mendigos del mar, que, no tan numerosos como anteriormente debido a los intereses mayormente mercantiles de los armadores de la VOC y la WIC, ya no pudieron asaltar con tanta eficacia y virulencia las colonias españolas de las Américas debido a la efectiva barrera que la escuadra formaba a lo largo de las costas europeas.<sup>21</sup>

Sin embargo hubo en este periodo grandes corsarios flamencos, hábiles navegantes que fueron capaces de sortear el bloqueo de Dunkerque y que son muy recordados por sus hazañas, como el famoso Piet Heyns, que consiguió apoderarse en dos años consecutivos del galeón de la plata español, en 1627 y 1628, aunque algunos historiadores aseguran que fue ayudado por el capitán del navío español, Juan de Benavides, con el que pudo repartirse el botín.<sup>22</sup> Otro pirata holandés bien conocido en esta época fue Hendriks, conocido en los documentos españoles como Balduino Enrico, que el 25 de septiembre de 1625 saqueó, arrasó e incendió la colonia española de Puerto Rico durante un mes entero, sin apenas bajas por parte de los holandeses.

En el ámbito europeo, en 1639, la armada española se enfrenta a la flota independentista de los Países Bajos al mando de Maarten Tromp en la batalla de las Dunas. La derrota española en esta batalla marcará así un punto de no retorno en el declive hegemónico español, que se vio arruinado por las sucesivas guerras europeas en las que se había visto inmiscuido. Y además, esta situación

21 JOANIQUET, Àngel, *Piratas de Ultramar*, Noray, Barcelona, 2012, págs. 187-189.

22 JOANIQUET, Àngel, *Piratas de Ultramar*, Noray, Barcelona, 2012, pág.192.

económica tan deslucida se empeoraba aun más por la rapiña marítima de sus recursos de lujo, tanto los que iban hacia las colonias, como los que volvían de ellas. España fue poco a poco retirándose del panorama europeo y centrándose en la defensa de las colonias de las que ya disponía en América y en la de sus rutas marítimas. La Paz de Westfalia de 1648 es una clara muestra de esto, pues con ella España se deshizo de sus provincias conflictivas, cediéndolas a Francia, como es el caso de la Lorena, o bien concediéndoles su independencia, como ocurrió con las Provincias Unidas del Norte de Flandes<sup>23</sup>.

Así, los ferores mendigos del mar, una vez perdido su objetivo político, fueron paulatinamente transformándose en marineros mercantes al servicio de las compañías de Indias holandesas, o bien acabaron instalándose en los diversos bastiones que habían ido formándose en el Caribe español, desde los cuales las distintas comunidades de piratas y filibusteros asaltaban las colonias europeas en América o los malaventurados navíos que tenían la desgracia de cruzarse en su camino.

### **Los inicios del filibusterismo caribeño**

Los tratados de paz de Vervins y Londres y la Tregua de los Doce Años dieron inicio al periodo conocido como la *Pax Hispanica*, que supuso, además de un periodo de tregua entre las potencias europeas, la apertura del monopolio español sobre las Américas, lo cual abría paso a las colonizaciones europeas<sup>24</sup>. Esta apertura de las rutas indias supuso también, aparte de la posibilidad de colonizaciones no españolas, un incremento enorme del contrabando con los territorios españoles (ellos sí, sometidos al monopolio comercial español). Esta actividad era imposible de controlar, a pesar de los intentos de las autoridades españolas, pues las zonas que no contaban con una firme supervisión por parte del gobierno central eran bastante complacientes a la entrada de mercancías que los contrabandistas traían a las islas, principalmente por los precios, mucho más competitivos que los del férreo monopolio español. Notablemente, las potencias europeas buscaban hacerse con un tesoro casi tan valioso como el oro de las Américas: el tabaco.

Las medidas que las autoridades españolas tomaron para frenar el tráfico de tabaco fueron abusivamente restrictivas, prohibiendo su cultivo en las costas de Venezuela y llegando incluso a despoblar zonas de La Española para así tener un control más exhaustivo del apreciado producto. Sin embargo, las consecuencias a las que llevaron estas decisiones fueron dos, principalmente: la rebelión de parte de la población, que continuó traficando con las naos extranjeras en zonas ahora despobladas, llenas de ganado asalvajado, fundamental para el futuro desarrollo de las comunidades de bucaneros,

23 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia.

24 MOREAU, Jean-Pierre, Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del Sur (1522-1725), Machado, Madrid, 2012, col. Papeles del tiempo nº26, pág. 67.

y, principalmente, el creciente interés de las potencias europeas en los territorios aún no ocupados por España en América, para así poder establecer colonias donde poder cultivar plantaciones tabacaleras, evitando el monopolio español y la inconstancia del contrabando<sup>25</sup>.

Estas dos consecuencias del intento español para frenar el contrabando darían origen a los primeros bucaneros, rebeldes españoles que intercambiaban víveres y diferentes riquezas con los navíos extranjeros que se aproximaban a las costas de la isla de La Española. Ante la facilidad para obtener recursos de las zonas entonces deshabitadas de la isla, muchos marineros a bordo de los navíos europeos optaban por desertar e instalarse en las comunidades de bucaneros, españoles en origen, pero que poco a poco se componían cada vez más de franceses, ingleses u holandeses, que veían en el modo de vida de los rebeldes de la isla, una forma mucho más provechosa de ganarse el pan que navegando a través del Atlántico en busca de nuevos territorios que colonizar.

La actitud de las colonias españolas ante los ataques piráticos también dio en esta época un giro más hacia lo defensivo que a lo ofensivo. En el periodo anterior, tripulaciones corsarias francesas, inglesas u holandesas se lanzaban al ataque de ciudades costeras españolas desguarnecidas e indefensas ante los asaltantes, pero la Tregua de los Doce Años ofreció a España la oportunidad de reforzar sus defensas coloniales, construyendo así grandes fortificaciones y bastiones defensivos en La Habana, Cartagena de Indias, San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, Panamá... contra los cuales los asaltantes deberán llevar a cabo operaciones casi militares para hacerse con el botín que antaño estaba al alcance de solo un par de cañonazos. Para acometer entonces estos nuevos objetivos tan bien protegidos, serán necesarias en el Caribe bases logísticas en las cuales los navíos corsarios pudiesen reabastecerse y llevar a cabo las pertinentes preparaciones antes de los asaltos, pero también llevar el botín conseguido para su consiguiente traslado a las diferentes metrópolis europeas. Esto, unido al creciente interés de los países europeos por no solo hacerse con el botín español, sino también poseer territorios donde pudiesen cultivar los productos de lujo procedentes de las Américas como el palo brasil o el tabaco entre otros, llevó al desarrollo de pequeños asentamientos, bases de filibusteros convenientemente financiadas por el interés de las potencias europeas deseosas de entrometerse en el monopolio español, situadas en las pequeñas y numerosas islas del Caribe como la isla de la Tortuga, Jamaica, las islas de Barlovento o Martinica, entre muchas otras.

Una de estas primeras bases fue la isla de San Cristóbal, o Saint Kitts, descubierta por Cristóbal Colón en 1493 y abandonada nada más tomar posesión de ella para el imperio español. Fue un bastión compartido entre franceses e ingleses, que la poblaron conjuntamente a partir de su alianza para

---

25 MOREAU, Jean-Pierre, *Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del Sur (1522-1725)*, Machado, Madrid, 2012, col. Papeles del tiempo nº26, pág. 73.

exterminar a los indios caribes, habitantes originales de la isla, en la tristemente famosa matanza de Saint Kitts, en 1627. Desde esta isla, los piratas de las dos nacionalidades asaltaban con facilidad las naos españolas y comerciaban de contrabando con rebeldes españoles que les prestaban su ayuda. Pero a partir del desastre de la Flota de la Plata española, asaltada por el holandés Piet Heyn, costándole a las arcas españolas más de once millones de florines en oro, plata y otras mercancías, las autoridades españolas acordaron que no podían permitir que los europeos se inmiscuyesen en sus territorios antillanos.

Así, el 21 de julio de 1629 levó anclas en Sanlúcar la flota al mando de don Fadrique de Toledo y don Martín de Valdecilla, con el objetivo de expulsar a todos los europeos establecidos en las pequeñas islas antillanas que hasta entonces habían estado desatendidas por los españoles, entre las cuales se encontraba la isla de San Cristóbal.<sup>26</sup> El 19 de septiembre del mismo año asaltaban la colonia francesa, consiguiendo una victoria sencilla. Los supervivientes ingleses y franceses pactaron con los españoles el desalojo de la isla, y una vez deshabitada, estos se dedicaron a arrasar los edificios y plantaciones que a lo largo de cuatro años habían ido asentando ingleses y franceses, lo cual resultaría de muy poca utilidad a largo plazo, pues las flotas españolas no dejaban ningún tipo de guarnición ni protección en las islas para asegurarse de que estas no se repoblaban. De este modo, una vez la flota española desaparecida en el horizonte, los colonizadores europeos podían volver sin ningún peligro a las islas, debiendo solo reconstruir lo que había sido arrasado y sabiendo que lo más grave que podía ocurrirles es que volviesen los españoles para arrasar, y marcharse de nuevo, en un ciclo absurdo que solo servía para malgastar los ya maltrechos recursos económicos del Imperio español, prácticamente solo en el papel de policía de los mares, rol del que hasta Portugal, en aquel entonces parte de la corona española, se desinteresaba.<sup>27</sup>

Las diferentes potencias europeas se aprovecharon de la incapacidad de España para defender la miríada de pequeñas islas antillanas para ir introduciéndose poco a poco en las Américas. Inglaterra se hizo pues desde 1625 con las islas de Trinidad, Tobago, Barbuda, Jamaica y el archipiélago de las Bahamas, por enumerar unas pocas, mientras que Francia se hacía con Martinica, Guadalupe y la región noroeste de La Española, donde se enmarca la famosa isla de la Tortuga, entre otras. Holanda por su parte colonizó, Curaçao, Bonaire, Aruba, Saba, San Eustaquio y la región meridional de San Martín (la zona norte la ocupaban los franceses) a la vez que Dinamarca ocupaba Santo Tomás, San Juan y Santa Cruz, e incluso Suecia instalaba un asentamiento en la isla de San Bartolomé. Todas estas pequeñas colonias suponían un grave problema de seguridad para España, por cuanto en ellas se

26 EXQUEMELIN, Alexander Olivier, *Piratas de América*, edición de Manuel Nogueira, Historia 16, Madrid, 1988, col Crónicas de América nº39, pág. 13.

27 SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia, pág.120.

refugiaban los piratas para vender las mercancías robadas a las naos españolas o a sus villas costeras.<sup>28</sup>

En este periodo central del siglo XVII, la figura más importante en el panorama caribeño para la colonización extranjera fue la del bucanero, que ya ha sido comentada más arriba. El estilo de vida de los bucaneros, tan desinhibido y ajeno a las penurias de la miseria y la hambruna tan comunes entre la población metropolitana, gracias a que el ganado nunca escaseaba y los barcos de piratas estaban dispuestos a pagar bien a cambio de víveres frescos, pronto hizo crecer esta comunidad, alimentada por los europeos expulsados de sus colonias por las flotas españolas, notablemente por los franceses e ingleses de Saint Kitts. Así, como señala Manuel Nogueira en la introducción del relato de Exquemelin, «La sociedad de los bucaneros sirvió para que todos los barcos que venían, en corso o independientes, de Europa para piratear contra los españoles tuvieran un lugar seguro donde proveerse de la carne necesaria, de forma que podían permanecer en el Caribe sin necesidad de regresar a las costas europeas».<sup>29</sup>

La isla de la Tortuga fue un bastión muy deseado tanto por franceses como por ingleses, que disputaban incesantemente por ella, con intervenciones punitivas puntuales llevadas a cabo por tropas españolas que desbandaban durante un tiempo a los bucaneros para reagruparse posteriormente y seguir con las disputas, hasta que finalmente el filibustero Le Vasseur (nombre aprovechado más tarde por Sabatini para uno de los enemigos de su protagonista en su novela *El capitán Blood*) se autoproclamó gobernador de la isla en 1641<sup>30</sup> y los ingleses pasaron a instalarse en la isla de Providencia. Pero a pesar de las querellas, los filibusteros no dejaron de frecuentar el islote para comerciar y abastecerse de carne para sus viajes, y así, muchos bucaneros de la isla de la Tortuga acabaron convirtiéndose en excelentes filibusteros. Grandes personajes que pasaron o se formaron en el pequeño islote al norte de La Española fueron Pierre Legrand, Bartolomé *El Portugués*, Roche *El Brasiliano*, Montbars, y sobre todo François L'Olonnaïs, funestamente famoso por la violencia que ejercía contra sus víctimas, jactándose de que no había dejado prisionero con vida.

Estos filibusteros se distinguían de los corsarios del siglo anterior en lo reducido de sus recursos, pues por norma general, se trataba de una piratería a una escala mucho menor, al no necesitar regresar a Europa tras un ataque, y por lo tanto tampoco disponían de armadores que fincasen sus campañas y construyesen enormes navíos capaces de asaltar hasta la plaza más defendida de las colonias españolas. Tampoco es que lo necesitasen, pues el filibusterismo, centrado únicamente en los mares del Caribe, solo rendía cuentas a la colonia que le expedía una patente de corso (y ni siquiera, pues era frecuente la desobediencia a los gobernadores) y no necesitaba de grandes botines para sostenerse, ni

28 EXQUEMELIN, Alexander Olivier, *Piratas de América*, edición de Manuel Nogueira, Historia 16, Madrid, 1988, col Crónicas de América nº39, pág. 15.

29 EXQUEMELIN, Alexander Olivier, *Piratas de América*, edición de Manuel Nogueira, Historia 16, Madrid, 1988, col Crónicas de América nº39, pág. 23.

30 SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia.

de grandes navíos para la consecución de sus objetivos, como ya demostró Pierre Legrand.

Hasta mediados de siglo, el filibusterismo francés había sido el predominante en el panorama antillano, pero tras la guerra civil en Inglaterra y el establecimiento del gobierno puritano del lord protector Oliver Cromwell, el filibusterismo inglés rebrotó con gran virulencia, apoyado por el *Western Design* del gobierno y más tarde por grandes comandantes de piratas como Henry Morgan. Cromwell encomendó al almirante William Penn la conquista de todas las islas de las Pequeñas Antillas para hacerse con un baluarte que sirviese de capital inglesa en América: Cartagena de Indias, lo cual resultaría en una serie de fracasos de la armada inglesa gracias a la brillante actuación del gobernador de Santo Domingo, que envió en contra de la flota inglesa al joven Francisco Montemayor y Córdoba de Cuenca. Frente a la armada de 57 navíos y casi 13.000 ingleses, Montemayor ideó una emboscada en las costas de Santo Domingo, causando la desbandada de cientos de filibusteros que se habían unido a la armada inglesa y la muerte de miles de soldados ingleses, frente a unas treinta bajas del lado español.

El *Western Design* fue en consecuencia un desastre para las finanzas inglesas, y la maltrecha armada debió conformarse con la conquista de Jamaica para su lord protector mientras que William Penn era encarcelado en la Torre de Londres a su regreso. Esto pudo haber significado el fin de lo que parecía iba a ser un período de esplendor de la piratería inglesa si no hubiese sido por el nombramiento el 15 de febrero de 1664 de Thomas Modyford como gobernador de Port Royal en Jamaica. Modyford se dedicó a organizar, respaldar y amparar las actividades de los filibusteros que recalcaron en su ciudad, para participar de sus beneficios y aumentar la riqueza de su colonia. Ante las grandes oportunidades que el gobernador de Port Royal ofrecía a quienes colaborasen con él, muchos grandes piratas se trasladaron a lo que se convirtió en el siguiente gran bastión pirático del Caribe. Notable fue el hecho de que el angloholandés Edward Mansvelt, primer gran líder de la Cofradía de los Hermanos de la Costa, constituida en la isla de la Tortuga como una asociación internacional para la colaboración entre filibusteros, decidiese colaborar con Modyford.

Bajo el mando de Mansvelt y el amparo del gobernador se llevaron a cabo varias de las mayores empresas del filibusterismo en el Caribe como el asalto en 1663 a la villa de Campeche, en el Yucatán, donde 1.800 filibusteros saquearon hasta las tumbas del cementerio en busca de riquezas, o en 1665 contra la villa de Curaçao, propiedad holandesa (contra quien Inglaterra estuvo en guerra a consecuencia del Acta de Navegación de Cromwell desde 1652 hasta 1674<sup>31</sup>), que esta vez resultó en una serie de desastres e infortunios debidos a la excesiva ambición de Mansvelt, lo cual causó la caída en desgracia de este ante el gobernador de Port Royal y el ascenso de Henry Morgan, el segundo al

31 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia, pág. 263.

mando del capitán pirata, que se convirtió así por la elección de sus compañeros, en el siguiente líder de los Hermanos de la Costa.

Morgan, paradigma del «héroe pirata» entre sus contemporáneos ingleses, ideó los mayores y más exitosos asaltos a las poblaciones españolas caribeñas, como Portobelo, que acometió exitosamente con solo ocho navíos y poco menos de 500 hombres, consiguiendo más de 600 pesos por cabeza en cuestión de botín; la expedición contra Maracaibo en 1669, siguiendo la ruta que anteriormente había hecho François l'Olonnaïs, donde consiguió derrotar gracias a un brulote a los tres galeones comandados por el español Alonso de Campos y salir victorioso con un botín equivalente a la mitad del de Portobelo, pero aun así cuantioso; y por último, la expedición contra Panamá en 1670, que reunió a 37 barcos y más de 2.200 filibusteros bajo pabellón inglés. Los piratas tuvieron que enfrentarse a múltiples barricadas dispuestas por los defensores españoles para frenar su avance con escaso éxito, a la travesía por el río sin víveres ni poblaciones que asaltar, debido a la táctica de tierra quemada que los colonos españoles habían llevado a cabo<sup>32</sup>, a emboscadas de la población indígena, y finalmente, a una desafortunada defensa por parte de los soldados panameños. Panamá fue la expedición más complicada y a la vez la más afortunada de Morgan, puesto que solo consiguió alzarse victorioso en ella debido a la mala fortuna de sus adversarios, a quienes todas sus estrategias parecieron salirles mal, y finalmente extrajo de la villa un botín de más de 400.000 pesos, que impunemente estafó a sus compañeros de la Hermandad de la Costa, escabulléndose del reparto del botín con cuatro navíos para repartírselo con sus más allegados.

Sin embargo, el ataque contra uno de los baluartes más importantes de las colonias españolas como era entonces Panamá no podía ser tolerado por las autoridades de España, que nada más saber del ataque enviaron quejas y peticiones de compensación al gobierno inglés. La tregua entre Inglaterra y España establecida tras la caída del gobierno de Cromwell en 1660 y la restauración monárquica inglesa en la figura del rey Carlos II<sup>33</sup>, aún era muy reciente y frágil, hacía necesario que se atendiese a las peticiones españolas, elevadas por la propia regente, Mariana de Austria. Así, Carlos II mandó destituir y encarcelar en la Torre de Londres al gobernador Modyford y Morgan fue solicitado en Londres para ser sometido a juicio, del cual salió, no muy sorprendentemente, teniendo en cuenta la popularidad de la que gozaba gracias a sus hazañas casi novelescas, absuelto de todos los cargos, ennoblecido por el rey y ascendido a vicegobernador de Jamaica.

Este cambio en la mentalidad inglesa, que hasta entonces había optado por ignorar o desentenderse de las actividades ilícitas de sus súbditos en el Caribe, es una clara muestra del cambio de tendencia que se comenzaba a dar a finales de siglo hacia el filibusterismo en general. En efecto, las diversas

32 SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia, pág. 161.

33 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia.

potencias europeas, más interesadas entonces en afianzarse sólidamente en el Caribe que en guerrear unas con otras, comenzaban a darse cuenta del inconveniente que suponía un mar Caribe plagado de ambiciosos y sanguinarios maleantes que no se detenían ante nada para obtener cualquier tipo de botín. Para el caso de Inglaterra, desde la tregua con España, pero sobre todo, con la muerte de Carlos II y su sucesión en Jacobo II, y el posterior traspaso de poderes de este al marido de su hija María, Guillermo III de Orange en 1689<sup>34</sup>, el cambio de mentalidad fue drástico. De financiar, amparar y aprovecharse de los filibusteros ingleses de Port Royal, se pasó a su virulenta persecución, encomendada irónicamente al que antaño fuese conocido como «el rey de los piratas», Sir Henry Morgan. En la plaza de la antaño libertina ciudad, repleta en sus buenos tiempos de tabernas y prostíbulos en los que los filibusteros derrochaban sin medida sus botines, ahora reinaba el orden y la horca, por la que pasaron muchos de aquellos que antaño festejaban por las calles sin ningún pudor.

El retiro, o paso a la clandestinidad de los filibusteros ingleses fue aprovechado por Francia, que dio asilo y apoyo a la mermada Cofradía de los Hermanos de la Costa en su beneficio. Fuera de circulación los bastiones piratas de Port Royal y New Providence, la isla de la Tortuga volvió a resurgir bajo el mando de su nuevo gobernador, Bertrand d'Ogeron, que se propuso hacer de la isla una colonia francesa en toda regla, algo que no gustó demasiado a la hermandad, partidaria de la libertad y contraria a toda ley que no fuese la suya propia. La declaración de guerra entre Francia y Holanda ayudó a la cohesión de D'Ogeron con los filibusteros, a los que reclutó para marchar, aunque no con gran fortuna, contra los territorios holandeses en el Caribe, hasta la firma de la paz de Nimega en 1678.<sup>35</sup>

A pesar de la debilidad cada vez más acuciante del imperio español, dividido por grandes luchas internas, gobernado por un rey niño incapaz, Carlos II, manejado por la regente y sus ministros que desatendieron los asuntos de ultramar hasta el punto de que Panamá, apenas recuperada del asalto de Morgan, fuese atacada de nuevo, el filibusterismo francés no fue especialmente boyante en su cémit, enfrentándose a continuas derrotas y desgracias causadas por su torpeza o por simple mala fortuna. Ante la inactividad de la armada española, fueron las propias colonias americanas las que se levantaron en su propia defensa contra los asaltantes filibusteros. Marineros como el cubano Blas Miguel Corso en 1687, Francisco de Girón, gobernador de Santo Domingo en 1689 o el comodoro inglés Robert Wilmot en 1695 llevarían a cabo distintas campañas contra las corruptas colonias francesas, refugio de todos aquellos filibusteros que se negaban a abandonar el oficio, haciéndoles incluso probar su propia medicina, asaltando sus bastiones con los mismos métodos que ellos habían empleado contra las villas coloniales españolas.

34 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia.

35 SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Ed. Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia, pág. 165.

En reacción a estas actuaciones contra sus piratas, el rey Luis XIV financiaría una expedición de dieciséis naves con unos 4.000 soldados a bordo, bajo el mando del barón de Pointis, que se unieron a los doce navíos del capitán filibustero Ducasse, con más de un millar de filibusteros a sus órdenes, para castigar lo que el soberbio Rey Sol consideró una ofensa que no podía perdonar, al haber atacado los colonos americanos a sus súbditos en América. Esta enorme armada sin parangón, recorrió las Antillas asaltando las ciudades que hasta entonces no habían sufrido ataques debido a lo formidable de sus defensas, como Cartagena de Indias, consiguiendo la armada real un botín de diez millones de pesos, y los piratas, una vez desaparecido el barón de Pointis en el horizonte de vuelta a su patria, un millón y medio más gracias a sus prácticas de torturas y robos sin control.<sup>36</sup>

En represalia, la escuadra del almirante Neville y los corsarios y armadas españoles tomaron su venganza contra los rezagados filibusteros franceses, arrasando todos los puertos en los que los encontraran en la costa haitiana. Si no hubo más respuesta por parte del rey francés, se debió mayormente a la firma de la paz de Ryswick en 1697<sup>37</sup>, con el objetivo de estabilizar las relaciones entre las cuatro grandes potencias europeas de Francia, Inglaterra, España y las Provincias Unidas de los Países Bajos, y mediante la cual, el Rey Sol tuvo que devolver todo lo que su armada había saqueado en Cartagena.

Los filibusteros restantes del Caribe, frente al periodo de paz que se abría y al aumento de la presión en los mares, ya no únicamente ejercida por los españoles, sino por los ingleses también, optarían por desaparecer del panorama delictivo. Los más exitosos se afincaron en las colonias, donde con el dinero de su botín se compraban una hacienda y se dedicaban al cultivo de índigo o tabaco, dedicándose más tarde al corso puntual, cuando resurgían contiendas entre los países europeos, mientras que los menos favorecidos por su suerte o pobres por haber despilfarrado hasta la última moneda, o bien se enrolaban de nuevo en navíos piratas, negándose a integrarse en la sociedad colonial, o bien volvían a los bosques, a dedicarse a la caza, o, los que menos, se empleaban en las plantaciones de las colonias como jornaleros.

### **La «Edad Dorada» de la piratería**

El cambio de siglo vendría marcado por distintos hechos. En primer lugar, la extinción del filibusterismo y la bucanería al haber desaparecido sus antiguas bases de operaciones caribeñas, ahora reconvertidas en respetables ciudades coloniales. En segundo lugar, el fin de las grandes expediciones contra las posesiones españolas en América. Y en tercer lugar, el fin de la soledad española ante la

---

36 SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Ed. Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia, pág. 177.

37 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia, pág. 304.

delincuencia marítima en el Caribe, puesto que desde finales del siglo XVII los ingleses se implicarán también en la persecución de los piratas americanos. De hecho los ingleses demostrarán ser mucho más efectivos en esta tarea que los españoles, por el hecho de que el cambio de siglo también significó para España el incremento de las luchas internas, provocado esta vez por la guerra de Sucesión<sup>38</sup>.

Esta guerra afectó también profundamente a toda Europa en general. Fue declarado, según el testamento del rey español Carlos II, heredero al trono Felipe, nieto del francés Luis XIV. La ambición del Rey Sol provocó un gran conflicto en el seno de Europa cuando, frente al testamento de Carlos II pretendió también reservar a su nieto el trono de Francia. A esto añadimos que el rey francés otorgó su apoyo al pretendiente católico al trono inglés, Jacobo III, a pesar de que el gobierno de Inglaterra se negaba a aceptar a nadie que no fuese a respetar a la Iglesia anglicana<sup>39</sup>.

Luis XIV, que pretendía hacerse con la hegemonía total en Europa, debido a estas acciones acabó viéndose enfrentado a una coalición antifrancesa compuesta por Inglaterra, las Provincias Unidas y el Imperio de los Habsburgo. Esta guerra se vio reflejada, obviamente, en el panorama colonial americano, donde los filibusteros franceses, ahora reconvertidos en corsarios, serían acosados por las armadas inglesas como acto de guerra.

Con la firma del Tratado de Utrecht (2 de abril de 1713), Francia tuvo que ceder en muchas de sus aspiraciones europeas, entregar gran parte de sus territorios en ultramar a Inglaterra, y se vio también forzada a retirar su apoyo al ya escaso filibusterismo francés, ante la importancia de Inglaterra (la gran beneficiada de este tratado<sup>40</sup>) como gran potencia comercial marítima.

Ante esta coyuntura de protección de los mares por parte de la Royal Navy, los piratas de este siglo no cometerán más el error de atacar las poblaciones caribeñas, demasiado bien protegidas para entonces, y se dedicarán únicamente al asalto del tráfico marítimo, ya no sólo español o portugués, como en el siglo anterior, sino fundamentalmente el inglés, mucho más lucrativo a estas alturas, debido al desgaste de las colonias españolas y a la gran productividad que tenían las villas británicas en el Caribe. El rechazo de las metrópolis europeas al filibusterismo también supuso, como es obvio, el cese de la financiación de las actividades filibusteras y el paso a la clandestinidad de aquellos que se negaban a abandonar ese estilo de vida. En consecuencia, los piratas del principio del nuevo siglo dejarán de navegar bajo pabellón inglés, francés u holandés, como llevaban haciendo desde inicios del siglo XVI, para hacerlo bajo su propia insignia.

Esta miríada de piratas de todas las nacionalidades que atacaban sin distinción navíos mercantes de

38 MARTINEZ, Enrique, GIMÉNEZ, Enrique, ARMILLAS, J. Antonio, MAQUEDA, Consuelo, *La España Moderna*, Istmo, Madrid, 1992, col. Fundamentos Maior ,págs. 359-365.

39 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia, pág. 305.

40 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia, pág. 306.

cualquier país provocarían un inmenso caos en la región marítima del Caribe. Estos nuevos piratas tendrían como refugio la isla de New Providence, colonia inglesa en las Bahamas en la cual los gobernadores eran favorables ante los beneficios de las actividades piráticas y por lo tanto, ofrecían su protección ante la caza de la Royal Navy. Esta colonia llegó a albergar más de 500 familias de piratas en 1710<sup>41</sup>, y entre ellos se encontraba Edward Teach «Barbanegra», quizás el pirata más conocido de todos los tiempos.

Sin embargo, la llegada en 1718 del gobernador Woodes Rogers a Nassau (principal ciudad de New Providence), significaría el fin de las corruptelas y la permisividad para con la piratería. Mediante un acta de perdón del rey Jorge I de Inglaterra, se ofreció a los piratas la posibilidad de asentarse en la colonia como habitantes, y una vez finalizado el periodo de esta acta, Rogers llevaría a cabo una intensiva caza contra la piratería, que obligaría de nuevo a cambiar el foco pirático, trasladado esta vez al otro lado del Atlántico, donde el control de los mares de la Royal Navy no era tan potente: Guinea.

En este contexto de duras persecuciones en el Caribe, el último de los grandes piratas, Bartholomew Roberts «Black Bart», llevaría a cabo sus fechorías en un ámbito mucho más amplio que sus predecesores. Desde Guinea hasta Brasil o Terranova, el poderío de «Black Bart», en una época en la que hasta el más grande de los piratas solo se había atrevido a asaltar algún navío más grande o mejor defendido, le permitió incluso asaltar con éxito algunas poblaciones de las Pequeñas Antillas<sup>42</sup>.

Con la muerte de Black Bart y el ajusticiamiento de las tripulaciones de otros grandes piratas de este ultimo periodo como Barbanegra, Vane y Lowther, se avanza ya el fin de una era de piratería marcada en sus últimos años por la tenacidad de la Royal Navy para expulsarlos de los mares y puertos caribeños. Para el caso de los piratas franceses, el destino era algo diferente, puesto que el rey francés, orgulloso y siempre preparado para enfrentarse contra las demás potencias europeas, consideró mejor idea la reconversión de sus piratas que el exterminio, y así Francia dispondría de una importante flota corsaria con la cual defender sus intereses económicos.

A pesar de todo esto, el fenómeno de la piratería no desaparecería por completo, pues seguían subsistiendo núcleos piráticos en otras partes del mundo como el Mediterráneo o los mares de China. La «Edad Dorada» de la piratería tocaba a su fin en torno al año 1730, perviviendo la figura del pirata tuerto, loro al hombro y con una pata de palo ya solo en la literatura, donde poco a poco se diluirán las verdaderas atrocidades que estos hombres fueron capaces de cometer en las colonias españolas o en los navíos que apresaban. Esta suavización de la figura del pirata llega hasta el punto de que hoy en

41 Según un documento de Douglas Botting, mencionado en SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia, pág. 192.

42 SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia, pág. 199.

día los consideramos como figuras románticas del pasado, encontrando dificultades en relacionar los asaltos de los piratas somalíes de la última década con aquellos hombres que surcaban los mares en el siglo XVII, a pesar de que se dedican a lo mismo, con cuatro siglos de diferencia.

## La vida del pirata

### El atractivo de la vida pirata

Josiah Woodward, reverendo evangélico del pueblo de Poplar, cerca de los muelles de la Compañía de las Indias Orientales en el Támesis, advertía en sus sermones a los marinos del puerto en contra del amotinamiento y la piratería (frecuentemente unidos). En uno de sus sermones, editado en 1723, señaló seis motivos principales, derivados unos de otros, por los que los marineros debían alejarse del pecado de las prácticas piráticas. En primer lugar, porque lo considera una falta a la confianza que los armadores depositaban en los navegantes, y por lo tanto, resultaba en una mancha imperdonable en la reputación. El segundo motivo que esgrime para disuadir a sus feligreses de adentrarse en la piratería está en el hecho de que cualquier pirata vive su vida mintiendo a todo el mundo sobre sus actividades, ante el miedo de que se le descubra y sea despreciado y aborrecido allá donde vaya. De esto deriva la tercera consecuencia de ser un pirata, que es el hecho de verse obligados a vagar por todo el mundo, sin poder establecerse permanentemente en ningún sitio por miedo a ser descubiertos, y de aquí surge el cuarto argumento del padre Woodward: la imposibilidad para cualquier pirata de volver jamás a su país natal, de volver a ver a su familia y amigos. El quinto motivo deriva más del talante de los propios piratas, que de la reacción hacia ellos, pues al ser los piratas traidores a la confianza que se depositó en ellos en su momento, no se puede esperar ningún compromiso ni lealtad de ellos, y por lo tanto, cualquier pirata, o incluso cualquier persona que se relacione con ellos, estará siempre sometido a la incertidumbre, debido a la alta probabilidad de que esos delincuentes busquen en la delación un modo de aliviar su castigo ante la ley. El ultimo de los argumentos de Woodward, como buen religioso que era, tiene que ver con el remordimiento y el día del Juicio Final, pues asegura que ningún pirata puede esperar ante sus acciones el perdón de Dios.<sup>43</sup>

A pesar del gran esfuerzo del padre Woodward por disuadir a sus coetáneos del negocio de la piratería, no cabe duda de que este sector, desde mediados del siglo XVII no había hecho más que

43 ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia. Es un extracto de *The Seaman's Monitor: or, Advice to Sea-Faring Men, with Reference to their Behaviour Before, In and After their Voyage... To which is now added a Seasonable Admonition against Mutiny and Piracy*, de Josiah Woodward.

incrementarse. A pesar de los peligros, tanto espirituales como físicos, de la vida de pirata, muchos marinos acababan optando por la piratería sobre todo por los beneficios económicos. La vida de un marinero de la era moderna era agotadora, siempre envueltos en la humedad salada del mar y la incomodidad de vivir durante meses en un espacio tan pequeño como era un barco. Las condiciones de vida eran muy pobres, y siempre estaban en constante peligro. Sin embargo, la principal causa de muerte entre los marineros de los siglos XVI, XVII y XVIII eran las enfermedades.

Si tenemos en cuenta las pagas que recibían estos marineros, ya fuesen mercantes o contratados para barcos de guerra o de exploración, es lógico que muchos prefiriesen la vida pirata o corsaria, pues ofrecía las mismas desventajas que la de un marinero «legal», con una remuneración económica mucho mayor, no digamos ya, la libertad que se vivía en los barcos piratas, donde la comida y la bebida alcohólica corrían a mares, y todos los hombres a bordo eran considerados iguales en derechos. Estos hombres se inspiraban en los logros de los grandes piratas como Pierre Legrand, uno de los primeros piratas franceses que se aventuraron en el Caribe, que consiguió apoderarse de un galeón español con solo una barca y veintiocho hombres, tras lo cual regresó a Francia, se retiró de la piratería y murió rico como un hombre respetable; Henry Jennings, que se dedicó a saquear la costa este de Florida entre 1715 y 1717 y tras aceptar un perdón del gobernador de New Providence en 1718, se retiró y vivió el resto de su vida disfrutando de su botín; o también Henry Every, conocido como «Long Ben», considerado uno de los piratas más exitosos de la «Edad Dorada» de la piratería, que capturó en la ruta marítima entre la India y Oriente Medio los barcos *Fateh Mohammed* y *Gang-i-sawai*, que transportaban un gran tesoro que el «Moghul de la India» llevaba en su peregrinaje a La Meca, obteniendo cada uno de los piratas de la nave de Every (la *Fancy*) en torno a 1.000 libras, que equivalían a más de ochenta años de la paga de un marino normal de la época.

De todos modos, también es cierto que muchos marinos no optaban de forma voluntaria a la piratería, sino que eran forzados a ella. Cuando un barco pirata asaltaba un navío mercante, los pasajeros o mercaderes eran asesinados o se les echaba a tierra, mientras que a los marineros se les obligaba a firmar un documento para unirse a la tripulación pirata por la fuerza. Otro modo muy común en el que marineros «legales» se volvían hacia la piratería se daba entre las tripulaciones corsarias. Una vez terminada la guerra, estos navíos ya no podían obtener los mismos beneficios económicos que en tiempos de guerra siguiendo bajo las órdenes de su país de procedencia, así que muchos abandonaban la legalidad y se dedicaban al saqueo y al abordaje indiscriminadamente, simplemente porque no sabían hacer otra cosa, o por codicia sin más, puesto que los reyes de las diversas naciones, en tiempos de paz, no les subvencionaban en manera alguna.<sup>44</sup>

---

44 KONSTAM, Angus, *Pirates 1660-1730*, Osprey, Oxford, 1998, col. Elite nº67, págs. 7-8.

Sin embargo, la romántica y exitosa vida a la que se lanzaban muchos hombres en Europa y América era en realidad bastante más mundana de lo que nos podamos imaginar. El aburrimiento y la espera estaba a la orden del día del mismo modo en barcos piratas que en cualquier otro navío y si no aparecía pronto algo que rompiera el tedio, las disputas, amotinamientos y peleas se convertían en un riesgo peligroso en aquellos pequeños barcos en los que todos los hombres vivían en incómoda proximidad. También era muy habitual el hambre. La tendencia al despilfarro y la desmesura de los bucaneros y filibusteros era proverbial, y se extendía no solo a su dinero, sino también a la bebida y a la comida. Si bien en las primeras jornadas de un viaje, la comida y la bebida se repartía sin medida, a poco que el viaje se alargase más de lo previsto, o no consiguiesen abordar a ninguna presa pronto, la hambruna se instalaba y la muerte por inanición no era algo extraño en los navíos piratas. Esta falta de comida y bebida en buen estado solía provocar también muchas enfermedades, la más terrible el escorbuto, que provocaba terribles dolores y la caída de los dientes, impidiendo que el que la sufriese volviese a comer con facilidad. Añadiendo a esto los peligros muy tangibles de tormentas, ciclones, huracanes, los naufragios que podían suponer la muerte por causa de los arrecifes, y que exponían a las tripulaciones al peligro de los tiburones, pero también, y resulta obvio, estaba el peligro que suponían las propias presas de los navíos piratas. Y es que los españoles no se dejaban expoliar tan fácilmente como los relatos de éxitos piráticos parecen demostrar. El peligro que suponían las armadas de guerra españolas que periódicamente recorrían los mares caribeños era muy grande, al ser estas naos mucho más grandes, pesadas y mejor equipadas en armamento que las naves piráticas, y del mismo modo que los piratas no solían dar cuartel a sus enemigos, los españoles tampoco se andaban con remilgos a la hora de masacrar a todos los piratas que ofreciesen resistencia a su captura.

Las armadas españolas tampoco se limitaban únicamente a patrullar los mares, pues muchas veces eran enviadas por las autoridades españolas para atacar puertos de bucaneros que resultasen molestos, como bien supieron los habitantes de la isla de la Tortuga en el siglo XVII, aunque esto no fuese tampoco muy habitual, pues los españoles no podían permitirse gastar demasiados recursos en limpiar los puertos piráticos, ante el gran número de islas deshabitadas que podían convertirse potencialmente en refugios bucaneros.

### **La Hermandad de la Costa y el código de los piratas**

La extensión de la piratería desde la segunda mitad del siglo XVII fue enorme. Los piratas eran ya puramente americanos, pues aunque sus orígenes fuesen europeos, muchos se habían asentado permanentemente en América, desde cuyos mares se dedicaban al saqueo y al asalto de los barcos mercantes, de pasajeros, pero también al de los asentamientos en el continente americano y las islas,

eso sí, siempre atacaban mayoritariamente a los españoles.

La Hermandad de la Costa surgió en la comunidad bucanera de la isla de la Tortuga antes de que las autoridades francesas pretendieran la organización legal de la isla. La hermandad estaba compuesta por aquellos bucaneros y filibusteros que asolaban los mares caribeños y suponía, en cierto modo, el renegar de la nacionalidad del hermanado, que pasaba a ser un miembro de una comunidad liberal, que no discriminaba entre ingleses, holandeses, suecos, franceses, portugueses... pero eso sí, no se permitían españoles, al ser estos el principal enemigo de la hermandad.

No era una organización legal oficial, puesto que cada hermano seguía estando sometido a las órdenes del correspondiente gobernador del puerto en el que se refugiara, y navegaba bajo pabellón inglés o francés, lo cual predominaba frente a las normas nominales de la hermandad. Sin embargo, sí se esperaba de los hermanos la colaboración entre unos y otros para grandes campañas (ejemplos de esto las de Maracaibo, Portobelo o Panamá), la ayuda en caso de cruzarse un hermano con otro que estuviese en peligro a causa de los españoles, de no tener víveres o de necesitar más hombres, el reparto igualitario de botín entre todos los hermanos que navegasen juntos en un mismo barco como tripulación, o entre todos los navíos que participasen en una expedición, y sobre todo, la protección mutua. Esto significa que en caso de que las autoridades españolas capturasen un navío pirata, se esperaba de los hermanos capturados que muriesen con honor, sin delatar a ninguno de sus otros hermanos.

También existía entre los hermanados una suerte de institución conocida con el nombre de *matelotage*, por la cual un aspirante a la hermandad servía como *matelot*, o grumete, a otro filibustero, actuando como su sirviente y guardaespaldas hasta que su tutor le consideraba apto para formar parte de la cofradía y le presentaba como candidato al Consejo de Ancianos de la Cofradía, órgano de carácter más bien consultivo que de autoridad real. Muchos grumetes eran en origen *engagés*, esclavos temporales enviados a las colonias para trabajar como tales durante un periodo de tres años, que al finalizar su contrato de *engagement*, pretendían hacer fortuna en el filibusterismo.<sup>45</sup>

Frente al autoritarismo de los mandos en las armadas reales españolas, francesas o inglesas, los hermanos de la costa eran una sociedad bastante libertaria y proclive a la igualdad, pero organizada por medio de leyes que redactaban entre todos, en una especie de democracia experimental. En el siglo XVII, cuando una tripulación se hacía a la mar para dedicarse al filibusterismo, lo primero que se hacía era redactar un documento oficial (Charte-Partie) en el que se acordaban las tareas de la tripulación, las compensaciones en caso de muerte o herida, la división del botín y la elección de las figuras de autoridad del navío: el capitán y el contramaestre. Estos dos puestos, una vez asignados,

45 Alexander Exquemelin llegó a la isla de la Tortuga como *engagé* del gobernador D'Ogeron, hasta que este lo vendió a un cirujano de la ciudad. EXQUEMELIN, Alexander Olivier, *Piratas de América*, edición de Manuel Nogueira, Historia 16, Madrid, 1988, col Crónicas de América nº39.

tenían la autoridad suprema en el barco y tomaban las decisiones sin que nadie pudiese cuestionarlas. Podían sin embargo ser retirados del puesto si la tripulación en conjunto lo decidía así.

Entre los filibusteros del siglo XVII y más tarde los piratas de finales del mismo siglo e inicios del XVIII, el capitán era la ley en el barco. Tenía la potestad para elegir los objetivos del navío, para arbitrar las disputas entre los miembros de la tripulación y en definitiva, tomar todas las decisiones. El contramaestre se encargaba del buen funcionamiento y organización de la tripulación, excepto durante las batallas, pues eso era tarea del capitán, y también elegía qué botín se tomaba, qué barcos se apropiaban y cuáles destruían. Era el encargado pues, de todo el botín, y era él quien lo distribuía entre los hombres una vez la campaña de pirateo terminase. Entre la tripulación, dejando a un lado al capitán y a su segundo al mando, se encontraban, además de los marineros que operaban el barco y los soldados que combatían en los abordajes y asaltos a las ciudades, un segundo oficial encargado de la limpieza y mantenimiento de los aparejos, las velas y la cubierta; un carpintero que se dedicaba a hacer las reparaciones que cualquier barco expuesto a los elementos y a los ataques enemigos necesitaba para mantenerse a flote; un artillero, encargado de la supervisión del armamento, los cañones y la santabárbara del navío; y en ocasiones, en los barcos más grandes o para expediciones importantes, un cirujano que curase las heridas, o realizase amputaciones tras los combates o ante cualquier incidente. Estos oficiales eran a menudo contratados o elegidos por el capitán y el contramaestre entre los miembros de la tripulación más experimentados, aunque es cierto que en el caso de los cirujanos, no era extraño el secuestrar al de un barco asaltado para hacer uso de sus servicios.

A finales del siglo XVII e inicios del XVIII estos documentos que organizaban la vida a bordo y las leyes de la tripulación pasaron a ser más bien contratos secretos o verbales (no tendrán ya la autoridad «legal» que tenían las *Charte-Partie*) y se empezaron a conocer estas normas como el «Código de los piratas». Un ejemplo de este código que ha llegado hasta nuestros días es el que redactó la tripulación de Bartholomew Roberts «Black Bart», en 1722, bastante peculiar por el hecho de que trataba de regular los vicios de la tripulación, como el de apostar con dinero, la presencia de mujeres a bordo, la desmesura en la bebida y las peleas a bordo. Este código es curioso, por cuanto, dentro de la libertad que los piratas ejercían dentro de sus navíos, trata de imponer cierta medida para asegurar una sana convivencia entre todos los miembros de la tripulación y así llevar a cabo sus campañas piráticas de la forma más eficiente posible.

Sin embargo, en la práctica nada de esto sirvió demasiado para contener la naturaleza criminal y rebelde de estos hombres, poco amigos de las normas y las leyes. Al final del día, los hermanos de la costa se traicionaban unos a otros sin parar, incluso llegando a estafarse dinero del botín entre ellos

(Henry Morgan, tras la expedición de Panamá de los años 70, ante las quejas de sus compañeros de la injusticia en el reparto del botín, partió a escondidas en su nave con su tripulación, y todo el botín para ellos), y también delatándose unos a otros ante las autoridades de las potencias metropolitanas, una vez instaurada la prohibición del filibusterismo a finales del siglo XVII. Lo mismo con los códigos de los piratas que organizaban cada navío, pues para que realmente fuesen efectivos, los capitanes debían muchas veces emplear durísimos castigos e incluso ejecutar a los transgresores, algo que en ocasiones resultaba efectivo durante un corto periodo de tiempo, pero que también podía llevar al amotinamiento de la tripulación e incluso la muerte del capitán demasiado estricto con sus hombres.

### **El negocio de la piratería**

La piratería era un negocio rentable, comparado con el trabajo legal en el mar, y por ello muchos hombres se trasladaban al Caribe para hacer fortuna. Las actividades de los piratas del Atlántico variaron con el paso del tiempo, dependiendo de la seguridad y del control de los mares que se llevase a cabo, pero siempre hubo formas de ganarse el botín en los mares antillanos.

En primer lugar, una de las más importantes actividades delictivas llevadas a cabo por los piratas, si no la más fundamental, puesto que no solo les beneficiaba a ellos, sino también a las poblaciones en las que la realizaban era el contrabando. En este periodo de la era moderna en el que las potencias europeas, agotadas por las guerras, no podían permitirse un enfrentamiento hostil abierto entre ellas, ante la falta de recursos para asegurar un resultado victorioso por las dos partes enfrentadas, era la actividad más financiada y segura que un pirata podía realizar. Se entiende también que el contrabando se desarrollase tan espectacularmente en las colonias españolas ante el dilema que suponía el aceptar comerciar con los extranjeros y someterse así al castigo de las autoridades civiles españolas, pero sobre todo a las religiosas, que amenazaban con la excomunión ante el trato con herejes, frente al rechazar el comercio con ellos y arriesgarse a que los extranjeros tomasen lo que quisiesen por la fuerza, arrasando y masacrando a todos aquellos que se interpusiesen en su camino. Muchas veces además, los piratas, ante las reticencias de las autoridades de una villa colonial para comerciar con ellos, obligaban a la población a punta de pistola, o a cañonazos, a atenderles (una táctica muy propia de los primeros piratas ingleses del siglo XVI).

Del mismo modo que traficaban con mercancías, los piratas modernos no rechazaban el tráfico de esclavos. A pesar de la imagen liberal e ideales de igualdad entre los hombres, los piratas muchas veces compartían las mismas convicciones que sus coetáneos sobre los esclavos negros, a los que no consideraban seres humanos, sino simples mercancías tan sencillas de vender como un cargamento de pieles o de vacuno. Si en alguna de sus correrías, una tripulación pirata se hacía con un barco negrero,

en muchas ocasiones se apoderaban de él, matando o abandonando a la tripulación original, para seguidamente llevar el barco a algún puerto donde pudiesen vender a los esclavos y sacar beneficio de la captura. Otras muchas veces, si la travesía hacia algún puerto negrero resultaba difícil o no interesaba, simplemente mataban a los esclavos que no les interesaban, quedándose alguno para que trabajase para ellos, o bien hundían el navío con la carga de esclavos todavía encadenada en las bodegas.

Para llevar a cabo sus expediciones comerciales ilegales, a mediados del siglo XVI Hawkins diseñó el sistema del «rescate». Ante la reticencia del gobernador español a saltarse el monopolio comercial hispánico, el navío pirata bloqueaba el puerto, disparaba dos o tres cañonazos contra la ciudad, ante los cuales el gobernador se veía obligado a negociar con sus atacantes, aceptando comerciar con ellos para así «rescatar» la villa. Este método resultaba muy útil para justificar el contrabando en el siglo XVI, y muchas veces se realizaba con la complicidad de piratas y gobernadores, para que así estos últimos pudiesen justificar sus acciones ante las autoridades españolas como inevitables y necesarias para la defensa de la colonia.

Con el paso del tiempo y la mejora en las defensas de los asentamientos españoles en América, la construcción de fuertes y la presencia de guarniciones que defendieran las villas, este método dejó de ser efectivo, y empezaría a utilizarse en otro sentido, más bélico. A partir del inicio del siglo XVII, los asaltantes filibusteros a las colonias españolas, aparte de saquear y arrasar en muchos casos las ciudades, también se dedicaban a la toma de rehenes entre la población. Muchos de estos rehenes, en el caso de la población pobre, irían a parar a los mercados de esclavos, donde serían vendidos como tales. Pero para el caso de los rehenes ricos, como clérigos, mercaderes o aristócratas, estos eran bien cuidados y tratados por los piratas, que solicitaban un rescate a los familiares de sus prisioneros, que debían pagar si deseaban volver a verles sanos y salvos. Si no pagaban, estos ilustres prisioneros eran normalmente abandonados en islas, asesinados, o vendidos también como esclavos, aunque se daban casos en los que el capitán pirata tenía piedad y los liberaba a pesar de todo.<sup>46</sup>

El asalto a las villas costeras era una práctica muy común de la piratería atlántica desde mediados del siglo XVI hasta finales del XVII, sobre la cual ya se han relatado algunos casos más arriba (Panamá, Portobelo, Maracaibo, Curaçao...). Estos asaltos, desde que las autoridades españolas dedicaron grandes esfuerzos a la fortificación de sus colonias, requerían de una gran preparación estratégica y de un gran número de hombres, lo cual también significaba que era la tarea más peligrosa, pero también la más beneficiosa en cuanto a botín que cualquier pirata pudiese realizar. La

46 Exquemelin relata un caso de estos, cuando tras el asalto de Panamá, el capitán Henry Morgan, tras enterarse que el rescate de una dama que tenía en su custodia había sido malversado por los clérigos que debían entregarlo, la liberó sin más. EXQUEMELIN, Alexander Olivier, *Piratas de América*, edición de Manuel Nogueira, Historia 16, Madrid, 1988, col Crónicas de América nº39.

dificultad para que los refuerzos a las defensas de las villas acudiesen con rapidez en la inmensidad de islas y asentamientos españoles en América hacía que la reacción a un asalto pirata no fuese lo suficientemente eficaz, lo cual significaba en muchas ocasiones la victoria de estos, pues para cuando llegaba la armada española, solo encontraban (la mayor parte de las veces) una ciudad saqueada, arrasada y quemada hasta los cimientos, la población masacrada y todas las riquezas de la ciudad desaparecidas.

Sin embargo, el refuerzo de las defensas contra la piratería a finales del siglo XVII, la salida de Inglaterra del negocio del filibusterismo y la feroz caza que este país llevó a cabo a partir de entonces contra sus filibusteros, impidieron que la práctica del asalto costero pudiese realizarse con efectividad. Ante esta coyuntura, los piratas del siglo XVIII debieron practicar, ya exclusivamente, el abordaje en alta mar a navíos mercantes. Esta actividad es la más básica en cuanto a piratería, y también la más antigua, puesto que, a pesar de realizar otras actividades, el abordaje marítimo es una constante en todas las épocas de la piratería, y la moderna no es una excepción. Los primeros corsarios del siglo XVI se enviaban en busca de los navíos comerciantes que surcaban el océano en dirección a España, con la esperanza de capturar las riquezas americanas, tratando de emular la captura que realizó Jean Fleury en 1522. Para paliar el ataque a sus mercaderes, las autoridades españolas configuraron a partir de 1561 el sistema de la Flota de Indias, mediante el que se enviaban dos flotas mercantes, una en dirección al Virreinato de México y otra al de Perú, protegidas por galeones de guerra bien armados que las acompañaban en su travesía por el Atlántico, asegurándose de proteger la plata que se llevaba de vuelta hacia la metrópoli.

La captura de esta flota, conocida como el *Golden Bird*, el pájaro dorado<sup>47</sup> era una hazaña muy complicada, y de hecho, en los más de 200 años en los que los navíos comerciantes españoles cruzaron el Atlántico acompañados de galeones de guerra, muy pocas veces estos cayeron en manos enemigas, por lo cual la hazaña de Piet Heyn en 1627 y 1628 fue bastante singular.

Durante el siglo XVIII sin embargo, los pequeños y aislados navíos piratas, perseguidos por todas las autoridades europeas, debían decantarse por sobrevivir mediante el abordaje a pequeños navíos apenas sin importancia, ante la imposibilidad de enfrentarse a grandes galeones de guerra. Para ello, los barcos piratas debían ser pequeños y rápidos, capaces de alcanzar a los pesados navíos mercantes y huir rápidamente en caso de encontrarse con una presa demasiado complicada de asaltar. El engaño, tanto para atacar como para defenderse, era una táctica muy empleada, al utilizarse banderas falsas, cubrir los puestos de artillería con telas (o en el caso de los navíos mercantes, fingir la presencia de cañones en el barco, pintando en los laterales agujeros para cañones), llevar mujeres a bordo para simular ser un inofensivo barco de pasajeros... Una vez lo suficientemente cerca, la táctica a emplear

<sup>47</sup> SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia, pág. 120.

sería la de la intimidación: se izaban las banderas piratas, disparaban alguna salva de cañones y se gritaban amenazas y peticiones de rendición, asegurando que cualquier tipo de resistencia conllevaría la masacre de toda la tripulación del navío mercante. La intimidación era, sin embargo, un arma de doble filo, pues podía ser que, ante el temor de las represalias que la tripulación pirata podía llevar a cabo sobre los marineros rendidos, estos atacasen preventivamente.

Una vez asaltado y saqueado con éxito un navío, los piratas se retiraban con el botín a algún puerto amistoso o tolerante con los piratas (la isla de la Tortuga y Port Royal en el siglo XVII, New Providence en las tres primeras décadas del siglo XVIII), donde reparaban los daños sufridos por su barco en la contienda, se repartían el botín y lo dilapidaban en las tabernas y prostíbulos de la villa.

### **La justicia contra los piratas**

Como criminales que eran, incluso si sus países de origen les otorgaran una patente de corso, la justicia española fue el principal adversario de los piratas modernos, por lo menos durante los siglos XVI y XVII, hasta que la retirada de los apoyos de Inglaterra al filibusterismo convirtiese a las autoridades inglesas en la mayor némesis de los piratas de la «Edad Dorada».

Durante el periodo que abarca el siglo XVI y la primera mitad del XVII, la gran mayoría de los piratas ingleses, franceses y holandeses eran hombres de religión protestante que actuaban contra la potencia católica papista más importante de Europa: España. Como protestantes que eran pues, cada vez que uno de ellos caía en manos de las autoridades españolas se le juzgaba, no por un tribunal penal, sino por el tribunal de la Inquisición, que establecía castigos a los piratas como si se tratara de herejes.

Pero a pesar del rechazo generalizado hacia la piratería que comenzó a darse a finales del siglo XVII, ante las reticencias de los filibusteros a volver al ámbito de la legalidad, se emitieron o bien perdones reales generales del rey (muchos por el rey Jorge I, que reinó de 1714 a 1727<sup>48</sup>) para todos los hombres que se hubiesen dedicado a la piratería en el pasado, bien locales, emitidos por los gobernadores de los asentamientos en ultramar, para los piratas asentados en sus colonias del Caribe. Estos perdones suponían que cualquier pirata que se rindiese a las autoridades voluntariamente obtendría un perdón total de cualquier actividad delictiva que este hubiese realizado en el pasado, pero también debía hacer la promesa de no volver a ejercer la piratería<sup>49</sup>. Cualquiera que se acogiese a este perdón podía pasar a llevar una vida normal y corriente, bajo el marco de la legalidad, y dedicarse a

48 TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia.

49 ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia, pág. 104.

otro tipo de actividades sin ninguna repercusión legal a causa de su pasado, y por esa misma razón, muchos piratas se acogían a estos perdones tras algún saqueo provechoso que les hubiese procurado un buen botín.

Sin embargo, una vez se acababan los restos de la paga por sus actividades piráticas, muchos optaban de nuevo por la vida pirática, desconocedores de cualquier otro estilo de vida. Para estos hombres, en caso de que las autoridades consiguiesen capturarles, solo les esperaban dos destinos: o bien la horca, o bien la prisión a perpetuidad, que dadas las circunstancias y el ámbito carcelario, suponía nada más que una condena a muerte un poco más lenta.

Los juicios contra la piratería se llevaban a cabo por tribunales de almirantazgo, que en los últimos años del siglo XVII enjuiciaban únicamente a los capitanes y oficiales de los navíos piratas, pero ante la insistencia de la práctica pirática, a lo largo de las dos primeras décadas del siglo XVIII, tripulaciones enteras eran enviadas a la horca en ajusticiamientos masivos, para así disuadir, bastante efectivamente, a todo hombre que intentase ganarse la vida con la piratería. Antes del juicio, los piratas eran enviados a prisión, donde muchas veces eran sometidos a torturas inhumanas si se negaban a declararse culpables o inocentes ante la acusación del tribunal<sup>50</sup>.

El castigo más común para los piratas era la horca, pero no siempre. Las absoluciones se daban en algunos casos en los que estuviese probada la involuntariedad del hombre en cuestión para dedicarse a la labor de piratería (muchos marineros eran reclutados a la fuerza cuando los piratas asaltaban los navíos mercantes), pero también se podía commutar la pena de muerte por trabajos forzados o cadena perpetua. Sin embargo, esto se daba para los occidentales, para los miembros de la tripulación de raza negra solo había un destino: la esclavitud, independientemente de si habían sido originalmente hombres libres, prisioneros de algún asalto a un barco negrero o simples sirvientes del navío pirata sin relación con las actividades criminales del resto de la tripulación<sup>51</sup>.

En el caso de los capitanes y oficiales piratas, la horca no era el final de su tormento, sino que una vez muertos, sus cuerpos eran expuestos colgando en jaulas a lo largo de los puertos, donde se los dejaba pudrirse a la vista de todos, como advertencia del destino que esperaba a aquellos criminales<sup>52</sup>.

---

50 ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia, pág. 228.

51 KONSTAM, Angus, *Pirates 1660-1730*, Osprey, Oxford, 1998, col. Elite nº67, pág. 56.

52 ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia.

## **Mitos y realidades referentes a la piratería moderna**

Cuando hablamos de piratas hoy en día nos vienen a la mente las representaciones idealizadas y subjetivas de aquellos personajes que realizaron hombres que, muchas veces, no habían sufrido jamás un abordaje ni habían sido sometidos a las horribles torturas que los piratas llevaban a cabo para que sus prisioneros revelasen cualquier botín escondido. Esos piratas ficticios, como el Capitán Blood, Long John Silver, el legendario Holandés Errante (basado según algunas fuentes en el capitán pirata holandés Bernard Fokke), James Hook (el famoso Capitán Garfio de Peter Pan) e incluso los mucho más recientes Jack Sparrow y Barbossa, apenas se asemejan a la realidad del fenómeno pirático, mucho más sangriento, irracionalmente cruel, considerablemente menos exitoso y sobre todo, con una esperanza de vida muy corta.

La imagen del pirata fuera de la ley, triunfador, que roba tesoros de todos los navíos a los que asalta y entierra su tesoro, acumulado en años y años de saqueo, en una pequeña isla perdida, para poder continuar viviendo, ya retirado, de los restos de su tesoro es totalmente falsa.

Para empezar, la idea del pirata exitoso es, si lo analizamos lógicamente, bastante equivocada. La gran mayoría de los productos que atravesaban el Atlántico eran víveres normales y corrientes y productos de primera necesidad de muy poco valor, necesarios para la subsistencia en las colonias americanas. Los grandes navíos cargados de oro, plata y productos de lujo solían estar muy bien defendidos, bien por buques de guerra que acompañaban el cargamento, bien por soldados contratados por los mercaderes que defenderían la carga contra cualquier asaltante, con lo cual, es bastante obvio que cualquier pirata con su pequeño y rápido navío no podía acometer grandes abordajes que aportasen grandes beneficios económicos a la tripulación<sup>53</sup>. Pero de todos modos, aunque se consiguiese hacer una presa con un botín cuantioso, eso no aseguraba que el filibustero en cuestión se hiciese rico, pues era muy común entre estos hombres el nada más llegar a puerto, dilapidar toda su fortuna enseguida, gastándola en caprichos y vicios inmediatos, más que invirtiéndola para el futuro. Y es que, como se ve reflejado en el relato autobiográfico de Alexander Exquemelin, los filibusteros, conscientes de la peligrosidad de su estilo de vida, preferían vivir el día a día, totalmente despreocupados de lo que les deparase el futuro<sup>54</sup>. Por lo tanto, es también bastante lógico asumir que el mito de la Isla del Tesoro y del mapa que llevase hasta él es igualmente una leyenda sin ningún tipo de fundamento. Aun así, existen ejemplos de piratas a los que, antes de su ejecución, se les solicitaba

53 «El origen del filibusterismo fácil proviene de la obra de Exquemelin *Histoire des aventuriers que se sont signalés dans les Indes*, donde relata grandes éxitos piráticos, [...] pero omite también todos los fracasos». MOREAU, Jean-Pierre, *Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del Sur (1522-1725)*, Machado, Madrid, 2012, col. Papeles del tiempo nº26, pág. 279.

54 EXQUEMELIN, Alexander Olivier, *Piratas de América*, edición de Manuel Nogueira, Historia 16, Madrid, 1988, col Crónicas de América nº39.

que revelasen la posición de sus tesoros, como el pirata La Buse, que el 7 de julio de 1730 lanzó hacia el público de su ejecución un garabato de un mapa del tesoro, gritando: «¡Mis tesoros para quien sepa comprenderlo!»<sup>55</sup>, a pesar de que resultaba bastante obvio que en el momento de su arresto, La Buse estaba claramente sin blanca. Las leyendas de tesoros enterrados probablemente son más bien fanfarronadas de los piratas que se enfrentaban a la muerte, quizás esperando que la codicia y curiosidad de sus captores les ofreciese una posibilidad de librarse de su condena, que de un hecho verdadero, lo cual no impidió que muchos habitantes de las colonias buscasen sin descanso en las múltiples islas del Caribe tesoros enterrados por los capitanes piratas.

La idea del pirata libertario, completamente independiente de cualquier tipo de autoridad es asimismo errónea. Muchas veces las tripulaciones de filibusteros estaban sometidas a la autoridad del gobernador local, que les financiaba o autorizaba sus actividades mediante una patente de corso. Luego, la libertad e igualdad a bordo dependía también de la propiedad del navío, pues está claro que si el barco no pertenecía a la tripulación, el capitán, elegido por el propietario, debía velar antes por los intereses de este que por los de sus hombres. Solo se daba una situación de igualdad más equilibrada en el caso de que el barco perteneciese a toda la tripulación, que era cuando el capitán era elegido popularmente y el botín se repartía a partes iguales, después del pago de indemnizaciones a los heridos.

Estos son algunos de los mitos en cuanto a la ideología pirática. En cuanto a los símbolos que tradicionalmente se asocian con los piratas modernos también encontramos algunas imprecisiones debidas al desconocimiento de los autores que los reseñaron por primera vez, a los prejuicios que se tenían sobre los piratas, o porque con el paso del tiempo y el avance de las sociedades, se pierden los significados originales.

Para empezar, la famosa bandera negra con la calavera y las tibias cruzadas, llamada comúnmente «*Jolly Roger*»<sup>56</sup> que la literatura y el cine nos han hecho creer que era la bandera pirata que todos empleaban es una imagen errónea, puesto que cada capitán diseñaba su propia bandera con el objetivo de señalar con ella sus intenciones y solían ser diferentes para cada navío. La clásica bandera negra que todos nos imaginamos al hablar de piratas era la del capitán Edward England, mientras que, entre otros ejemplos, el «*Jolly Roger*» de Edward Teach «Barbanegra» era un esqueleto blanco con cuernos sosteniendo un reloj de arena y una lanza apuntando a un corazón rojo sobre fondo negro, la de «*Calico*» Jack Rackam era una calavera blanca sobre dos sables cruzados, o la de Henry Avery, una

55 MOREAU, Jean-Pierre, *Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del Sur (1522-1725)*, Machado, Madrid, 2012, col. Papeles del tiempo nº26, pág. 289.

56 El término proviene del nombre de la insignia corsaria francesa, una bandera roja denominada la *Jolie Rouge*, la hermosa roja. La palabra sirvió para designar en un primer lugar el símbolo corsario, y con el tiempo designaría también los símbolos piráticos. KONSTAM, Angus, *Pirates 1660-1730*, Osprey, Oxford, 1998, col. Elite nº67, pág. 53.

calavera blanca de perfil sobre dos tibias blancas cruzadas en fondo rojo.

Otro tópico muy común del imaginario pirata tiene que ver con los loros, a los cuales asociamos directamente y únicamente con estos, sin tener en cuenta que la recogida de animales exóticos era bastante común entre todos los marineros. Los loros eran populares para la venta por su aspecto vistoso y por su habilidad para aprender palabras, y si bien es cierto que solían llevarse de mascotas (eran mucho más limpios y era menos probable que propagaran enfermedades del mismo modo que ocurría con los monos), también eran una mercancía valiosa, que alcanzaba buenos precios en las metrópolis europeas<sup>57</sup>.

Una práctica muy común, que se ha visto reflejada muchas veces en la literatura y en el cine, es la de abandonar a su suerte en una isla desierta a un marinero que cometiese algún delito grave. Un ejemplo cinematográfico bastante reciente de esto se ve en la película de *Piratas del Caribe: La Maldición de la Perla Negra*, donde el capitán Jack Sparrow es abandonado en una isla con una pistola y un solo tiro por sus hombres amotinados. La práctica del «marooning», como se denominaba esta en inglés, si bien era muy habitual como herramienta de castigo y venganza entre las tripulaciones piratas, no era tan severa como nos muestran en el cine. Si bien se buscaba normalmente una isla desierta lo más alejada posible de las rutas comerciales, se abandonaba al marinero (o grupo de hombres) con un arma, algo de munición y pólvora y algunos víveres para que pudiese sobrevivir unos pocos días<sup>58</sup>. Pocas veces se volvía a saber de algún hombre abandonado a su suerte de este modo, pero existen casos, como el de Alexander Selkirk, que, abandonado por su capitán tras una discusión, consiguió sobrevivir durante cuatro años y cuatro meses, y sirvió de inspiración para el personaje literario de Robinson Crusoe de Daniel Defoe<sup>59</sup>.

En definitiva, muchos mitos sobre la piratería son en realidad exageraciones o hechos sacados de contexto que se explican mayormente por la subjetividad de los autores contemporáneos que relataron las hazañas de los piratas modernos. Algunos ciertos, otros quizás simples invenciones para dotar de mayor interés a los relatos de piratas (por ejemplo, no se puede saber con seguridad si el hecho de hacer a alguien «caminar por la tabla» para caer entre los tiburones fue algo que ocurrió realmente, pues no se conserva prácticamente ningún relato fidedigno que lo confirme), pero lo que sí es cierto es que estas mitificaciones han ayudado a arraigar la imagen del pirata moderno casi como la única y exclusiva en el imaginario popular.

57 ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia, pág. 49.

58 ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia, pág. 97.

59 ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia, pág. 98.

## **Conclusiones**

Los tópicos y mitos que acompañan a los piratas de la época moderna están hoy en día tan asimilados a la imagen que tenemos de la piratería marítima que llegan a eclipsar la auténtica realidad que se esconde tras el fenómeno, hasta el punto que realmente llegamos a pensar en estos maleantes como figuras legendarias, que asolaron los mares sin pausa y sin cuartel, robando y saqueando con impunidad para vivir de sus botines, que enterraban en islas para protegerlos.

Como hemos visto a lo largo de este trabajo, la piratería atlántica no se puede entender realmente sin el contexto histórico de luchas entre los países europeos por dominar el Nuevo Mundo que Cristóbal Colón había abierto, para cuya conquista empleaban los distintos reyes cualquier método que estuviese a su alcance y así debilitar el control español sobre los territorios de ultramar. La piratería habría surgido igualmente si hubiesen estado los reinos europeos en paz, repartiéndose mediante negociaciones los territorios americanos, pero fue esta pugna por el control, acaparado por el imperio español gracias a la bula alejandrina, la que impulsó la financiación y la protección a los piratas, llegando a convertirlos en figuras de gran importancia en la Historia.

El siglo XVII fue un perfecto caldo de cultivo para el desarrollo de la piratería hasta límites hasta entonces nunca alcanzados. Los corsarios europeos, grandes héroes condecorados en sus países de origen, revolucionarían el sistema de protección de los convoyes mercantiles marítimos y de las ciudades costeras, conformando el panorama de fortalezas y puertos fortificados americanos que pervivirían durante siglos. Los filibusteros caribeños, herederos en sus métodos de los corsarios, representarían el apogeo de esa piratería atlántica realizando las mayores y más bárbaras acciones contra el imperio español, llegando a hacer que se tambalease lo suficiente el poderío hegemónico de este para que las demás potencias europeas, notablemente Francia e Inglaterra, pudiesen disputarse a partir de entonces el poder comercial y bélico. Los piratas de inicios del siglo XVIII, de la «Era Dorada» serían los restos de un estilo de vida que se niega a desaparecer tras más de dos siglos de marinos dedicados a ella bajo el amparo europeo, cuyos representantes son la imagen de un descontrol resultante de un sistema político colonial corrupto y codicioso que mientras que por un lado busca el beneficio que le aportan las actividades ilegales de estos piratas, por el otro se dedica a darles caza para asegurar la seguridad marítima.

En conclusión, aunque la piratería moderna sea hoy en día la más recordada por la historia, esto no significa que el fenómeno se desvaneciese tras este periodo. Siguiendo la estela de transformaciones que ya había ido sufriendo a lo largo de esta época, la piratería fue poco a poco asimilada dentro de un sistema reglamentado, una armada de guerra que ya no dependería de la inclusión periódica en sus

filas de navíos corsarios ni se aprovecharía de los desordenes que las embarcaciones de particulares causaban en los mares. De este modo se evitaba que volviese a producirse un descontrol de las actividades delictivas marítimas tal como el que había resultado de las acciones europeas en el Caribe. Esto se consiguió sobre todo porque una vez pasado el contexto de los grandes descubrimientos y la colonización del Nuevo Mundo, el contexto económico y político europeo ya no necesitó de las acciones piráticas para afianzar su dominio. Al contrario, estos delincuentes se convirtieron entonces en una molestia que había que erradicar si se pretendía estabilizar la situación colonial, y como tal, la represión fue implacablemente brutal.

## **Bibliografía**

- ABELLA, Rafael, *Los piratas del Nuevo Mundo*, Planeta, Barcelona, 1989, col. Memoria de la Historia.
- APESTEGUI, Cruz, *Los ladrones del Mar, Piratas del Caribe, Corsarios, Filibusteros y Bucaneros 1493-1700*, Lunwerg, Madrid, 2000.
- BURNEY, James, *Historia de los bucaneros de América*, Renacimiento, Sevilla, 2007, col. Isla de la Tortuga.
- EXQUEMELIN, Alexander Olivier, *Piratas de América*, edición de Manuel Nogueira, Historia 16, Madrid, 1988, col Crónicas de América nº39.
- GOSSE, Philip, *Historia de la Piratería*, Renacimiento, Sevilla, 2008, col. Isla de la Tortuga.
- JÁRMY CHAPA, DE, Martha, *Un eslabón perdido en la historia, Piratería en el Caribe, Siglos XVI y XVII*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1983.
- JOANIQUET, Àngel, *Piratas de Ultramar*, Noray, Barcelona, 2012.
- KONSTAM, Angus, *Pirates 1660-1730*, Osprey, Oxford, 1998, col. Elite nº67.
- MARTINEZ, Enrique, GIMÉNEZ, Enrique, ARMILLAS, J. Antonio, MAQUEDA, Consuelo, *La España Moderna, Istmo*, Madrid, 1992, col. Fundamentos Maior.
- MERRIEN, Jean, *Historia Mundial de los piratas, filibusteros y negreros*, Luis de Caralt, Barcelona, 1970, col. Cultura Histórica.
- MOREAU, Jean-Pierre, *Piratas, filibusterismo y piratería en el Caribe y en los mares del Sur (1522-1725)*, Machado, Madrid, 2012, col. Papeles del tiempo nº26.
- ROBERTSON, Stuart (ed.), *La vida de los piratas contada por ellos mismos, por sus víctimas y por sus perseguidores*, Crítica, Barcelona, 2010, col. Tiempo de Historia.
- SAN JOSÉ, Laia, «8 de Junio del 793: Lindisfarne o el inicio de la Era Vikinga.», en [http://thevalkyriesvigil.com/2014/06/08/8-de-junio-del-793-lindisfarne-o-el-inicio-de-la-era-vikinga/], consultado el 26/10/2015.
- SAN JUAN, Víctor, *Piratas de todos los tiempos*, Sílex, Madrid, 2009, col. Serie Historia.
- TENENTI, Alberto, *La Edad Moderna, Siglos XVI-XVIII*, Crítica, Barcelona, 2011, col. Libros de Historia.