

La piratería americana y su incidencia en el Nuevo Reino de Granada, siglos XVI-XVIII: un ensayo bibliográfico¹

Leonardo Guillermo Moreno Álvarez
Universidad Nacional de Colombia
schzvatania@yahoo.com

Resumen

El presente ensayo surge de la necesidad de clarificar el rol de la piratería en la historia de las colonias hispánicas en América, que es comúnmente pasado por alto debido no sólo a los lugares comunes del folclor popular sobre los piratas, sino a la dificultad de enmarcar su desarrollo como problema histórico en una única categoría, sea ésta económica, política o sociológica; por lo cual las acciones de los piratas y corsarios se deben pensar siempre a partir de un contexto global. A partir de esto se elaboran ciertas precisiones teóricas y una revisión de los episodios más emblemáticos de la piratería en la costa caribeña de la Nueva Granada, con fundamento, principalmente, en el estudio de fuentes secundarias.

Palabras clave: piratería, Nuevo Reino de Granada, siglos XVI-XVIII.

Abstract

The present article arises from the necessity of clarifying the role of piracy in the history of Hispanic American colonies. This problem is frequently overlooked due not only to common places of popular folklore about pirates, but also to the difficulty of situating its development as a historical problem inside a single category, being this economic, political or sociological. Hence, the actions of pirates and corsairs must always be thought from a global context. Taking this into consideration, the article elaborates certain theoretical precisions, and it presents a review of the most emblematic episodes of piracy in the Caribbean Coast of New Granada, based mainly on the study of secondary sources, among which some highly renowned general works stand out.

Key words: Piracy, New Kingdom of Granada, 16th-18th centuries.

¹ Este ensayo surge como uno de los resultados de la ayuda académica y financiera obtenida como parte del Programa de Promoción a la Investigación del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (Icanh) en su versión de 2006.

I

La piratería es, como fenómeno histórico, el resultado de un cúmulo de diversas circunstancias de índole económica, política y geográfica cuya comprensión requiere abandonar el estereotipo del pirata que ha sido elaborado por la literatura y el cine: aunque la imagen de garfios y tesoros escondidos pueda generar simpatías, debe tenerse en cuenta que no se ajusta a la realidad de un fenómeno que, por su naturaleza misma, estaba en constante cambio. La fascinación que más o menos desde el siglo XVIII ha producido esa imagen a un mismo tiempo romántica y violenta en la cultura occidental pudo haber surgido, entre otras cosas, por la impresión de “libertad” (o por lo menos de una posibilidad de escapar de las reglas de la sociedad) que había en los relatos que llegaban a Europa desde allende los mares; el otro lado de la moneda lo componían los relatos sobre juego, borracheras, pillaje, secuestro, asalto, asesinato y violaciones. El grado de ambigüedad es tal, anota Hugh O’Shaughnessy, que en muchas partes del mundo niños pequeños asisten vestidos como piratas a las fiestas de disfraces sin que sus madres piensen que están vestidos de ladrones y asesinos².

Para tratar de resolver parte de esta confusión, debe partirse de ciertos elementos. En rigor, no todos los ladrones de mar eran considerados piratas. Aunque ya en el mundo griego existió la piratería, por lo menos desde antes de las invasiones dorias (siglos IX-VIII a. C.), continuando hasta la época de Tucídides y Aristóteles, los griegos no separaron claramente las actividades en el mar bajo los criterios de *legal* o *ilegal*; por tanto, la piratería era una profesión aceptable (Ritchie 4). Fueron los romanos, siglos después, quienes dedicaron gran empeño a perseguirla, hasta que en los primeros tiempos del Imperio lograron erradicarla del *mare suum* (Gall 19). Sin embargo, la piratería resurgió cuando ya no había Imperio para hostigarla; persistió a través de la Edad Media mientras se reactivaba el tráfico mediterráneo, al tiempo que se definían las formas bajo las cuales podría ser aceptado el recurso a represalias; hasta que, por último, con la expansión de las redes del comercio de larga distancia, las posibilidades para hacerse con una parte de esas riquezas también crecieron. La piratería es, por tanto, un producto de esa expansión, una parte que si bien fue mayoritariamente marginal, en algunos momentos sirvió como catalizador para otros fenómenos de más largo alcance.

² En el prólogo a *Blood and Silver: A History of Piracy in the Caribbean and Central America* de Kris Lane. Dicho prólogo no aparece en *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas 1500-1750*, la edición estadounidense del mismo libro.

No todos los ladrones de mar eran piratas, porque existían *corsarios*. Una *patente de corso* era un documento según el cual un soberano daba permiso a un armador para dedicarse a la cacería de barcos españoles —o de cualquier otra nación enemiga— con la condición de que este hombre debía entregarle a quien concedía la patente parte de lo que lograra capturar, generalmente un 10%. Las patentes de corso tenían sus raíces en el llamado “derecho de represalias”, de origen medieval (se remonta hasta el siglo XIII), según el cual quien fuera atacado por un barco enemigo, podía, con el permiso de su monarca, atacar otros barcos hasta que recuperara el monto perdido, siempre y cuando pertenecieran a los súbditos del mismo príncipe de quien lo había robado primero (Ritchie 11). Un corsario, categoría a la que perteneció por ejemplo *sir Francis Drake*, actuaba bajo las banderas de cierto rey o príncipe, y por extensión también representaba los intereses de éste:

La comisión [la parte del botín entregada por el corsario al soberano], en cualquier caso, convertía al monarca en socio y cómplice de las acciones de su corsario. La soberana inglesa [Isabel I] entregaba a sus corsarios notables algunos buques reales para aumentar la eficacia de sus golpes de mano, con lo que también incrementaba sus propios ingresos. El corso era así una actividad subvencionada por el mismo Estado. De aquí que fuera apoyado económicamente por burgueses e incluso por nobles, ya que era parte del establecimiento estatal al que todos servían (Lucena, *Piratas* 37).

El mantenimiento de una armada profesional era algo en lo que pocos Estados podían invertir suficientes energías o dinero, por lo que prefirieron el método más cómodo de conceder licencias o patentes a cualquier ambicioso armador que estuviera dispuesto a fletar una nave. Huelga decir que en muchas ocasiones las patentes no se recogían una vez cesadas las hostilidades y los corsarios seguían actuando en tiempos de paz contra naciones y puertos que, aunque no estuvieran en hostilidades abiertas, eran consideradas enemigas del soberano, con lo cual los corsarios hacían el tránsito hacia la piratería “pura”.

Un pirata, a secas, no tenía filiaciones de ningún tipo con una nación o soberano y se movía con el fin exclusivo de obtener el máximo posible de ganancias en sus operaciones. Probablemente eran los que más abundaban (en todas las épocas) y los que menos duraban en sus actividades, pues carecían de cierta habilidad y organización necesarias para ir más allá de simples golpes de suerte. Ahora bien, dos variedades totalmente americanas del fenómeno pirático surgieron en el siglo XVII, dando pie a aquella imagen de ácratas vagabundos de corte romántico que tanto ha perdurado: los *bucaneros* y los *filibusteros*.

Los bucaneros aparecieron desde el segundo cuarto del siglo XVII y se localizaron en la parte deshabitada de La Española —Haití y República Dominicana— y sus cercanías, debido a que allí podían cazar el ganado cimarrón descendiente del que habían abandonado los españoles tras agotarse los metales preciosos en dichas islas. El nombre *bucanero* al parecer proviene de una palabra de origen carib o tahíno *bucan*, con la cual se designaba un modo de preparar la carne, ahumándola (Lane, *Pillaging* 97). Estos cazadores vendían la carne junto con otras vituallas (como las frutas tropicales necesarias para combatir el escorbuto) a los barcos de contrabandistas que pasaban por la zona a aprovisionarse.

Los filibusteros surgieron posteriormente en la misma zona de las Antillas (a mediados del siglo XVII), luego de que los primitivos bucaneros se organizaran para resistir mejor posteriores intentos de los españoles de sacarlos de las islas. Su nombre tiene un origen más oscuro aún, probablemente viene del neerlandés *vrij buiter* (“el que captura el botín”) o *vrie boot* (“embarcación ligera”). De cualquier modo, la palabra pasó al inglés como *free booter* y al francés como *flibustier* y sirvió para designar a aquellos piratas que atacaban barcos de diversas procedencias y habitaban particularmente en Jamaica y la Isla de la Tortuga (al extremo noroccidental de La Española).

Los filibusteros acarrearon con la curiosa contradicción de haber sido piratas de múltiples nacionalidades organizados en sociedades que tenían sus propios códigos de conducta, hasta el punto de haber formado la curiosa asociación (vista por algunos autores como cuasianarquista) con el pomposo nombre de *Cofradía de los Hermanos de la Costa*. Sin embargo (en clara contradicción con el ideal anárquico que plantean los hermanos Gall), aproximadamente a partir de 1650 se convirtieron en la punta de lanza de las naciones europeas en sus aspiraciones coloniales (8-10). Y si bien los Gall consideran que este hecho se debió a que los representantes de las potencias europeas no eran capaces de derrotarlos y se vieron obligados a transar con ellos para limitar las pérdidas a su comercio, Lucena plantea que más bien los filibusteros fueron hábilmente aprovechados y domesticados por Inglaterra, Francia y los Países Bajos. Prueba de ello sería que una vez asegurado el dominio de las islas, las potencias rivales de España convirtieron a estos piratas en agricultores y comerciantes, fomentando una relación colonial y no de depredación.

En cierta medida, los filibusteros se desarrollaron con un “sentido de identidad residual” hacia sus países de origen al ayudar a la consolidación de los dominios no españoles en las Antillas: el ejemplo más refinado de ello sería *sir* Henry

Morgan y su relación con las políticas de colonización británicas (Lucena *Piratas* 39). Por otra parte, Robert Ritchie propone tres categorías fundamentales de piratería que van más allá de la distinción que otorga la patente de corso: *piratería sancionada oficialmente*, con el apoyo abierto o disimulado a los ladrones de mar; *piratería comercial*, dividida en dos secciones: cuando los mercaderes y negociantes invertían en empresas piráticas y cuando la piratería hacía parte de las actividades primordiales de una comunidad y era parte vital para su sostenimiento, y *merodeadores*, que eran simplemente piratas europeos que vagaban por el mundo buscando presas (11-19).

Hacer esta diferenciación entre clases de piratería es vital para aclarar la verdadera dimensión del fenómeno, puesto que se plantea que al servir como un *medio de lucha* para las potencias implicadas en momentos en que las armadas nacionales no estaban aún consolidadas o eran inexistentes, los piratas y corsarios tuvieron su cuota de participación tanto en la repartición del mundo y del mercado como en la definición de las primitivas formas del derecho internacional. El hecho de que las Coronas ibéricas proclamaran los mares americanos de su dominio exclusivo (según la doctrina del *mare clausum*) fue un punto focal de las controversias que desde el siglo XVI existieron en torno a quién tenía derecho a aprovechar los recursos de tierras y océanos. Tras la ratificación a la Corona de Castilla de las tierras americanas por medio de la famosa bula *Inter Caetera*, de Alejandro VI, además de la línea demarcatoria establecida en el Tratado de Tordesillas en 1494 y la cesión de las Molucas en el Tratado de Zaragoza de 1529, tanto los españoles como los portugueses vieron garantizado el dominio (y la labor de evangelización) de los territorios recién descubiertos (Parry, *Europa* 65-80)³. Sin embargo, los demás estados europeos pronto comenzaron a combatir estas pretensiones de dominio, para lo cual hicieron uso de los piratas en repetidas ocasiones. Si a ello se suma la ambición individual de los gobernantes y, en algunas ocasiones, la animadversión religiosa, se observa un cuadro propicio para la aparición de estos sujetos anfibios entre distintas sociedades y culturas.

Los piratas, en sus distintas variantes, fueron una consecuencia de la expansión del mundo a partir del siglo XV. Como lo señaló Philip Gosse, un autor que a

³ Entre otros, estos tratados tuvieron antecedentes como la bula *Aeternis Regis* (1481) para Castilla y Romanus Pontifex (1455), *Inter Coetera* (1456) y *Aeterni* (1481) para Portugal, que ayudaron a sentar las bases del régimen jurídico que luego se desarrollaría con las bulas alejandrinas (comunicación personal del profesor Francisco Roque de Oliveira de la Universidad de Lisboa).

pesar de la carencia de rigor histórico en muchos de sus relatos se ha convertido en una referencia clásica en el tema, “*el robo, sea en mar o tierra, sigue al comercio*”, con lo que quería decir que allí donde exista algo que pueda ser robado, es muy probable que surja alguien con la intención de robarlo (11). Aunque no fueron la piedra angular en el arco de la expansión Atlántica, los ladrones de mar sí ayudaron a que buena parte de los metales americanos fueran hacia otras partes de Europa diferentes de España. Además, lograron socavar el control territorial hispánico, creando puntos de penetración en zonas inmediatas a la riqueza, llevando, a su vez, a una redefinición del espacio atlántico.

Desde un principio la piratería estuvo íntimamente asociada con el contrabando. Habría sido imposible cerrar por completo un espacio como el del Caribe, pues no sólo lo extenso y poco protegido del litoral americano permitían la proliferación de estas actividades ilegales, sino que las condiciones políticas y económicas de Europa y América las incitaban (Malamud 37)⁴. Para los colonos americanos, desde mediados del siglo XVI (cuando el monopolio de la Casa de Contratación estaba consolidándose, y por tanto mostrando sus límites), y sobre todo en el siglo XVII, los contrabandistas eran unos *facilitadores* en la adquisición de manufacturas. España, un Estado que para ese siglo era ya débil económica y políticamente, no podía proporcionarlas, por lo que entraron a la escena con más fuerza los comerciantes holandeses, ingleses y franceses (Romano 149).

El mercado interno americano, por más primitivo y fragmentado que fuera, era una parte esencial para que los metales pudieran seguir su camino hacia Europa, asumiendo que una parte cada vez mayor de estos metales circulaba en el espacio americano con anterioridad a su embarco (Garavaglia y Marchena 1: 259). El comercio “directo” (es decir, que no pasaba por los controles de Sevilla) se consolidó lentamente como una manera más sencilla de apropiarse de los caudales americanos. Anne Pérotin-Dumon incluso plantea que una de las razones del surgimiento de la piratería radicaba en una respuesta a los intentos por parte de los poderes estatales de ejercer un control exclusivo de las rutas comerciales; de tal modo, los contrabandistas prosiguieron por la vía armada la búsqueda del beneficio.

En efecto, el uso de la violencia es el elemento diferenciador entre estas dos actividades subrepticias. El término *piratería comercial* citado más arriba es lo

⁴ El autor se refiere sólo a la introducción de mercancías ilegales, mas no a la piratería. Esta última, sin embargo, también se nutría de ese amplio espacio sin vigilancia.

suficientemente amplio como para poder abarcar a aquellos contrabandistas que además aprovechaban las oportunidades que tenían para robar. Esta condición dual se fue deslizado hacia el contrabando puro a lo largo del siglo XVII y llegó a su mayor auge en el XVIII, cuando ya era un hecho que las colonias requerían productos que para la metrópoli era imposible suministrar (Chaunu 28). Y esto era así debido a la manera como las estructuras económicas metropolitanas se habían desarrollado desde la Edad Media. Una amplia cita tomada de Carlo Cipolla explica con gran sencillez el problema de los monarcas españoles:

[...] aunque la Corona [debido a su constante endeudamiento] era sobradamente responsable de la fuga de plata de España, no fue desde luego la única responsable. Imaginemos tres países A, B, C en situación de equilibrio económico. Supongamos que en un momento determinado en el país A se rompe el equilibrio económico debido a un anormal crecimiento de la moneda. Si el sistema productivo del país en cuestión no es capaz de aumentar el producto bruto en la misma proporción en que ha aumentado la moneda en circulación, la teoría económica nos enseña que en el país A se producirá un aumento de precios y una huida del metal precioso hacia los países B y C, y al mismo tiempo un aumento de las exportaciones de bienes y servicios desde los países B y C hacia el país A. Lo que sucedió en España con la masiva llegada de la plata de las Indias se ajustó plenamente al modelo teórico (*La odisea* 87).

La gran mayoría del comercio de América, hacia finales del siglo XVII, no pertenecía ya a los españoles, sino a los comerciantes extranjeros que mediante distintos métodos se las ingeniaban para burlar las medidas de la Casa de Contratación (Kriedte 99). De ese modo, lentamente se establecieron circuitos de contrabando enfocados en drenar los metales de los reinos hispánicos hacia otros lugares de Europa, sobre todo hacia el norte (Bennassar 115). Dentro de estos circuitos se encontraba uno de los capítulos más infaustos y a la vez lucrativos de la historia moderna: el tráfico trasatlántico de esclavos africanos que a la postre fortaleció la posición hegemónica de Inglaterra y su *comercio triangular* (Kriedte 111): cambiar manufacturas por esclavos y materias primas en las costas de África; llevar esclavos y manufacturas a América y cambiarlos por metales preciosos y materias primas, y, finalmente, devolver los beneficios a Inglaterra, el vértice del triángulo que se llevaba “la parte del león”. John Hawkins, el corsario-comerciante inglés, ostentaría el dudoso honor de haber sido el primer navegante en llevar un cargamento negrero no autorizado al Caribe en la expedición de 1562-1563 (Pi Corrales).

Un escenario similar en el que se facilita el comercio para los Estados con los medios para aprovecharlos puede verse de nuevo a comienzos del siglo XVIII, cuando la guerra de Sucesión Española generó un deterioro aún más profundo de las comunicaciones entre la península y sus dominios ultramarinos, lo cual permitió profundizar el aprovechamiento del mercado americano por otros Estados europeos, especialmente Francia e Inglaterra (Segovia 40).

Por otra parte, es necesario ponderar globalmente qué tanto podía afectar a las riquezas hispánicas el hecho de que una zona se viera, de repente, infestada de piratas, o cuánto tiempo podía tomar para una ciudad recuperarse luego de ser saqueada. La duda la plantea, por ejemplo, John Lynch, al afirmar que la piratería se circunscribía a las regiones que no eran particularmente prósperas o importantes, y que, por tanto, estaban menos protegidas y eran más fáciles de saquear (249). Poco se saca de asaltar pobres, como pudieron comprobar muchas veces las expediciones que no lograban compensar lo gastado en pólvora con el producto del saqueo.

Esta situación que obligaba a abandonar unas zonas por proteger otras, se encuentra íntimamente relacionada con las políticas defensivas del imperio, de las cuales se hablará más adelante. Por ahora, puede afirmarse que aunque no fue una amenaza real para *todo* el espacio caribeño español, *la piratería permitió que buena parte de los recursos se desviarán hacia actividades netamente defensivas, a la vez que su estrecha unión con el contrabando permitió que se establecieran rutas directas de comercio que dejaron por fuera a España de sus propios dominios*. Golpes tan espectaculares como la toma de la flota de la plata por Pyet Heyn en Matanzas (1628) o el saqueo de Panamá por Henry Morgan (1671) eran más bien escasos; sin embargo, su existencia ralentizaba las comunicaciones y, cómo se dijo al principio, terminaron *colocando las bases para los asentamientos definitivos de europeos no ibéricos en la zona del Caribe*.

A veces los piratas podían verse envueltos en medio de tramas de poderes internacionales, pero una cosa era lo único que los atraía como individuos: la posibilidad de botín y riquezas. Empero, en cuanto corsarios, puede que hayan sido un medio de los Estados enemigos de España para “subcontratar la violencia ilegal” (Lane, “Pirates”) —una vez más, aparecen como *medio de lucha*—; lo cual lleva a otra dualidad del oficio de la piratería⁵. La piratería más

⁵ La dificultad de este argumento radica en que en el siglo XVII la frontera entre lo que podía ser violencia “legal” e “ilegal” era más difusa que hoy en día por una razón: desde el siglo XIX (sin olvidar que las discusiones sobre los límites de la guerra hayan existido desde tiempo atrás),

pura difícilmente colaboraría con un Estado organizado, pues se concentraría en su búsqueda de ganancias, pero al hacerlo puede que estuvieran ayudando a otros objetivos cuyas implicaciones se les escapaban. Incluso en la época de los bucaneros cierta identificación con los lugares de origen de éstos se mantenía, como dice Ritchie, no de un modo *patriótico* (¿cómo podría serlo?), sino por medio de cierta *lealtad residual*, sobre todo si la lealtad se traducía en ayudas para los ataques antiespañoles (15)⁶. Los Estados, especialmente cuando se hallan en proceso de consolidación, hacen uso de ciertos medios que no son del todo aceptados, pero que sirven bien a sus propósitos. Es decir, tales Estados están dispuestos a transgredir ciertas normas comúnmente aceptadas mientras les sea útil a sus propósitos; sin embargo, no pueden siempre *aceptar abiertamente que lo hacen*, pues aún se ven obligados a “mantener las apariencias”. En este caso, hacer uso de los piratas y corsarios no siempre generó tanta vergüenza; sin embargo, progresivamente se fue haciendo más inaceptable —huelga decirlo—, cuando dejaron de servir a los intereses de quienes aprovechaban sus actividades anteriormente.

II

El primer episodio de piratería americana (aunque no ocurriera en América) se considera la captura de parte del tesoro de Moctezuma cerca de las islas Azores por el llamado Jean Fleury (Juan Florín o Florentín, casi seguramente Giovanni Verrazzano, hermano de Jerónimo) en 1521, con lo que logró un inmenso botín, fama y el favor de Francisco I, rey de Francia, que se encontraba entonces en guerra con España (Jarmy 56; Lucena, *Piratas* 53-55). Florín no fue un pirata *strictu sensu*, dado que tenía permiso del Francisco I para atacar los navíos enemigos. Más allá de lo anecdótico, los autores Kris Lane y Manuel Lucena, quienes han escrito las historias generales más claras sobre el tema, utilizan divisiones temporales similares en lo referente a las depredaciones en la América española.

cuando los avances industriales aumentaron las posibilidades de exterminio en medio de una guerra, hasta la culminación, a mediados del siglo XX, de un arma capaz de eliminar la especie del planeta, algunas personas se han preocupado (infructuosamente, quizás) por poner ciertos límites a lo que es válido o no en una confrontación armada. Es decir, siendo los medios para la guerra más limitados hace 400 años que hoy, existían entonces menos reparos en que un gobierno contratara un grupo de mercenarios. También es claro que las que se consideran como obligaciones de un Estado se han redefinido a través del tiempo.

⁶ Ritchie usa el adjetivo *patriótico* sin bastardillas.

Lucena divide el panorama general así: una época inicial de contrabando y asaltos poco coordinados (1521-1568); el periodo de los corsarios en toda regla, ingleses y holandeses, donde ya se ve el elemento religioso de las luchas entre protestantes y católicos (1569-1621); un momento de piratería libertaria, de los bucaneros (1622-1655); la época del filibusterismo (1656-1671), y el periodo del fin del filibusterismo y de toda piratería extensiva (1672-1722). No es difícil darse cuenta de que las fechas están definidas por las declaraciones de guerra o de paz, el final de la Tregua de los Doce Años, la conquista de Jamaica por los ingleses o la captura de Bartholomew Roberts.

Por su parte, Lane no distingue tanto acontecimientos específicos, sino tendencias generales, lo cual ayuda a ilustrar desde otro ángulo el surgimiento de las distintas clases de estos ladrones de mar. Analizando estas tendencias generales, puede verse que fueron los franceses quienes dominaron durante la primera mitad del siglo XVI el negocio de las rapiñas a las naves españolas que regresaban a Sevilla, y a las recién creadas poblaciones costeras del Caribe, en medio de las hostilidades entre España y Francia. Aunque en 1559 se firmó la Paz de Cateau-Cambrésis y las hostilidades terminaron oficialmente, sólo hubo verdadera paz con los franceses tras la firma de la Paz de Verbins en 1598, aunque para ese entonces los ingleses ya los habían relevado.

Siguiendo la división de Lane, las actividades de los ingleses en esta época se pueden dividir en un periodo inicial de contrabando y tráfico de esclavos (1558-1568, desde la subida al Trono de Isabel I hasta el desastre de San Juan de Ulúa; es la época de los inicios de Hawkins y otros contrabandistas); piratería libre (1568-1585), y la época de los corsarios isabelinos durante la guerra anglo-española de 1588-1604. Para quienes invertían en las compañías de armadores y en las expediciones a América, este era un negocio como cualquier otro, una profesión respetable; de todas formas, no existen muchas aprensiones cuando hay promesas de dividendos de por medio. Estos corsarios isabelinos, en ocasiones incluso nobles, tuvieron un interesante colofón consistente en una sistematización del conocimiento geográfico de América, a veces de modo independiente pero en muchas otras recurriendo a fuentes de conocimiento ibéricas⁷.

⁷ Muy agradablemente descrito en la introducción de *Viajeros isabelinos en la Nueva España*, de Lourdes de Ita Rubio, que se vale de un rico análisis de la obra de Richard Hakluyt y tiene ciertas cuestiones que pueden ser trasladadas a todo el escenario de la América hispánica, no sólo de la Nueva España.

Los holandeses entraron al escenario desde la revuelta de 1566 en los Países Bajos, y durante toda la guerra de los Ochenta Años (1568-1648) se utilizaron diversos medios para debilitar a los españoles. Con la Tregua de los Doce Años (1609-1621), se reconoció *ex facto* la independencia de las Provincias de los Países Bajos, que retomaron sus ataques con violencia tras el establecimiento de su Compañía de las Indias Occidentales. No debe olvidarse que en 1634 tomaron Curazao y otras islas, en las que se establecieron colonias permanentes, culminando los intentos de las décadas anteriores por hacerse a una sección de América. El intento más prominente fue el de 1620 en el norte de Brasil: aunque Fadrique de Toledo comandó la expedición que los sacó de Bahía en 1625, los holandeses permanecieron en Recife hasta 1654.

Desde mediados del siglo XVII, cuando las potencias europeas ya tenían colonias fijas en el Caribe, la dinámica cambió, pues los piratas respondían más claramente a propósitos de Estado. El desafío territorial, como el comercial, era palpable. Ya desde 1562 los franceses, bajo Ribaut, habían explorado la Florida y establecido unos asentamientos que duraron hasta 1565, cuando la Armada de Pedro Menéndez Avilés los aniquiló y destruyó hasta las cenizas, puesto que la cercanía con el canal de las Bahamas, por donde tenían que pasar las flotas del tesoro de regreso a Europa, representaba un peligro bastante grande para los españoles. *Sir* Walter Raleigh también realizó expediciones con fines colonizadores a la Virginia en 1584 y 1587 sin mucho éxito (otros ingleses retomaron su labor dos décadas después); los holandeses, por su parte, con la búsqueda de la sal y del recién descubierto lujo del tabaco establecieron puntos fijos en las Antillas menores y en la costa de la actual Venezuela.

La amplitud del Caribe se mezclaba con la falta de interés de los españoles por aquellas “islas inútiles”, lo cual creó un espacio propicio para la penetración del Imperio: durante la primera mitad del siglo XVII fue cuando más crecieron las incursiones de otros colonos europeos en América, empezando por los ingleses en la Virginia (1607) e ingleses y franceses en San Cristóbal —Saint Kitts o Saint-Christophe— en 1624. Pronto siguieron Nieves —Nevis— y Barbados en 1625 y Barbuda, Antigua y Montserrat en 1628. Los franceses ya estaban instalados en la Isla de la Tortuga, futura guarida de filibusteros (un islote al norte del actual Haití) alrededor de 1630, y eventualmente tomaron Guadalupe, Martinica y el sector oeste —despoblado— de La Española. Poblaron también Dominica y Santa Lucía en las décadas de 1630 y 1640, y Granada desde 1650.

Los holandeses hicieron una trayectoria particular: ya estaban en el norte de Brasil desde comienzos de la década de 1620, controlando Santos y

Pernambuco en 1624 debido al lucrativo cultivo de azúcar. Aunque en 1625 Fadrique de Toledo recuperó Bahía, los holandeses se apoderaron de Nassau-New Providence (en las Bahamas) en 1623, Santa Cruz en 1625 y San Eustaquio, Tobago y Curazao entre 1632 y 1635. Y tras el final de la Tregua de los Doce Años, en 1621, volvieron a explotar la sal de Araya.

Aparte de la mitad francesa de La Española, las poblaciones extranjeras se circunscribían a las Pequeñas Antillas. Ahora bien, en 1655 los ingleses lograron la conquista definitiva de Jamaica y comenzaron a tratarla como colonia, ya no como un simple asentamiento, tanto así que en 1670, en el Tratado de Madrid, España reconoce la soberanía inglesa sobre la isla. Aunque la expedición de Cromwell originalmente no se dirigía hacia allí, con el tiempo la posición central de la isla se probó muy beneficiosa para los intereses de los contrabandistas y colonos ingleses. Las economías esclavistas de plantación prosperaron también en lo que hoy es Haití, que fue cedida a los franceses en la Paz de Ryswick, en 1697. Y, aunque eventualmente sería de estas colonias no españolas de donde surgió el mayor impulso para la persecución de los piratas americanos, mientras las colonias estaban en su periodo de consolidación sirvieron como bases para los ataques a las posesiones españolas y un puerto seguro para que los ladrones de mar dilapidaran lo obtenido.

La agonía de los filibusteros, como la ha narrado Lucena, comienza en 1672 (España e Inglaterra firmaron la paz en 1670), al desatarse la represión desde la mismísima Jamaica. No fue una persecución absoluta, pues se otorgaron numerosas amnistías, pero de cualquier modo los piratas ingleses se convirtieron a otras profesiones o se desplazaron a otros lugares del mundo (a Norteamérica, África o al mismo Pacífico). Desde 1689, continúa el autor, los filibusteros franceses fueron utilizados y fomentados para sostener la política de agresión de Luis XIV, que se encontraba en guerra con Holanda, Inglaterra y España al mismo tiempo.

La agonía que menciona Lucena se observa en que mayoritariamente pasaron a ser carne de cañón en las expediciones francesas, como en la toma de Cartagena en 1697, cuando fueron usados y luego abandonados por el barón de Pointis. En uno de esos nuevos giros de la política, con la firma de la Paz de Ryswick Luis XIV pasó a defender los intereses españoles, puesto que ya los consideraba como propiedad de Felipe de Anjou. Así, durante la guerra de Sucesión Española, los filibusteros franceses lucharon al lado de los españoles en el Caribe contra los corsarios holandeses de Curazao. Después de esto, los pocos piratas que quedaban fueron perseguidos o simplemente se fueron extinguiendo

o emigrando a otras partes del globo. Durante el primer cuarto del siglo XVIII la piratería se encontraba en un lento pero inexorable proceso de extinción, reduciéndose a ocasionales golpes de mano en los dominios españoles; a pesar de ello, en este periodo operaron los piratas cuyas leyendas son más conocidas en el ámbito anglosajón, como “Barbanegra”, Charles Vane, Jack “Calico” Rackham, Bartholomew Roberts y el “Capitán Kidd”, fundamentalmente en Norteamérica y las costas de África. De este modo, la guerra de Sucesión Española proporcionó un último respiro al corso; cuando acabó la guerra, muchos de estos antiguos corsarios se dedicaron a la piratería.

Un apéndice a la animosidad religiosa que existía entre los países ibéricos, vistos como los adalides de la Contrarreforma que eran, y los piratas de origen protestante es el papel del tribunal del Santo Oficio en este problema. Una vez establecido definitivamente en América, fue significativo que muchos piratas fueran juzgados por herejes, no por ladrones. Konetzke cita el caso mexicano de ciertos ingleses que al ser capturados en 1568 en Veracruz tras la derrota de Hawkins fueron tratados como prisioneros de guerra y dejados en libertad luego de realizar trabajos forzados; sin embargo, en 1571 algunos piratas franceses fueron juzgados por herejes, y en 1574 un inglés y un francés fueron quemados en un auto de fe (Jarmy 87; Konetzke 261).

Como se ha dicho, no deja de ser irónico que al final aquellas coronas que en un principio patrocinaron sus actividades, para lo cual desarrollaron incluso argumentos jurídicos en contra del *mare clausum* y de la supuesta maldad de los españoles, fueran quienes se encargaran de exterminarlos cuando dejaron de serles útiles y decidieron dedicarse a la explotación de sus respectivas colonias. Puede dar luz sobre esta transformación un análisis sobre uno de los casos más peculiares y significativos de la piratería (y el contrabando posteriormente): Jamaica y *sir* Henry Morgan. Ferguson pone como ejemplo del viraje de las políticas coloniales de Inglaterra desde mediados del siglo XVII el hecho de que Morgan, el más hábil de los filibusteros, luego de saquear Panamá invirtió sus ganancias en Jamaica, cuando ésta comenzaba a convertirse en una próspera colonia agrícola. Inglaterra habría dado de ese modo el paso “de la piratería al poder político” (Ferguson 48)⁸. Puede interpretarse esto, más que como la

⁸ Robin Blackburn, en una reseña publicada en el número de septiembre-octubre de 2005 de la revista *New Left Review* criticaba, entre muchas otras cosas, cómo este libro no trataba con cuidado el desarrollo de la marina inglesa entre los siglos XVII y XIX, algo a todas luces crucial para la expansión, puesto que Ferguson exageraba, a la manera de otros apologetas de los imperios, el lado del *romance*, a la vez que obviaba la *logística* del imperio, es decir, su base económica efectiva y las condiciones en las que ésta se movía.

renuncia a la agresión de hecho, como la transición a un periodo en el que los piratas, simplemente, ya no eran necesarios; de hecho constituían un peligro para aquellos que habían nutrido sus primeras etapas.

III

Puede que el dominio español de América fuera frágil en algunas ocasiones, pero aún imponía cierto respeto a sus enemigos. Son conocidas dos de las políticas de defensa americana, que, combinadas, lograron dar cierta protección a los caudales americanos.

La primera de ellas fue la normativa que instauró un sistema de apoyo mutuo, concebido hacia mediados del siglo XVI bajo la forma de los sistemas de flotas y galeones periódicos y la prohibición de la navegación de navíos sueltos, que persistió hasta el siglo XVIII. Según Clarence Haring, la primera ordenanza data de 1543 —el mismo año del primer ataque francés a Cartagena—, aunque algunos escuadrones habían zarpado antes de aquella fecha: no fue sino hasta 1561 cuando se estableció la Carrera de Indias como una norma (*Comercio* 251). Los convoyes eran dos: el de Tierra Firme (que iba a Portobelo y Cartagena) y el de Nueva España (dirigido a Veracruz), y se conocían como *galeones* y *flotas*, respectivamente.

En realidad, en la flota de Tierra Firme era la Armada de la Carrera la que acompañaba el convoy, pero debido al tipo de embarcaciones que la componían en su mayoría, llegó a conocerse comúnmente con el nombre de *galeones*. Esta protección extra se debía a que este grupo de embarcaciones tenía que ir hasta Nombre de Dios o Portobelo para embarcar la plata proveniente del Perú que se pasaba a través del istmo de Panamá. La flota de Nueva España contaba únicamente con la protección de las naves capitana y almiranta, que se formaban a la cabeza y a la retaguardia del convoy, respectivamente (Cipolla, *La odisea* 40).

Una vez llegaban a los puertos de destino, desembarcaban las mercancías que iban a ser vendidas en las colonias (artículos de toda clase para cuyo suministro los vecinos dependían de la metrópoli) y cargaban los metales preciosos y artículos como tintes, azúcar, perlas o especias. Por supuesto, el cuidado especial era para el oro y la plata de México y Perú. Para aprovechar las mejores condiciones climáticas, las flotas partían de España en marzo o abril, y los galeones, en agosto o septiembre. Tras pasar el invierno ancladas en las

ciudades, las armadas se reunían en La Habana para emprender el viaje de regreso a Sevilla.

Una respuesta interesante, aunque, según parece, demasiado tardía, fue la creación de armadas y armadillas destinadas específicamente a la salvaguarda del Caribe, cuando a mediados del siglo XVII la Armada de Barlovento y del Seno Mexicano se organizaron para proteger las rutas, precisamente desde las islas de Barlovento hasta Veracruz.

Para 1660-1670, según Parry, los poderes territoriales y potencias de comercio habían dejado hacía tiempo de ser uno para pasar a ser cuatro o cinco (235-237). Es interesante comprobar que, en todo caso, el sistema funcionó mientras duró (hasta el establecimiento del libre tránsito a mediados del siglo XVIII); debe apuntarse que el hecho de que los piratas capturaron sólo en una ocasión la totalidad de la flota de la plata (el holandés Piet Heyn en la bahía de Matanzas, en 1628). Como lo que más atraía la atención de los enemigos de España eran los metales preciosos, era el viaje de vuelta hacia España el que más peligros llevaba; pero como con mucha dificultad los piratas podían reunir la fuerza suficiente para atacar un convoy armado, trataban de sorprender a los barcos que se quedaban rezagados por alguna circunstancia.

Sobre la financiación de estos sistemas de defensa, uno de los asuntos más ricos en posibilidades de investigación es el concerniente al impuesto de la *avería*⁹ y su cobro. Éste era un gravamen que debía ser destinado a sostener los convoyes y armadas que defendían el tráfico atlántico, y desde 1521 se ordenó que se cobrara a “todos los buques, mercaderías y metales procedentes de América o de las Canarias, ya por cuenta de la Corona o de los particulares”, así como en las ciudades costeras expuestas a ataques piráticos (Haring, *Comercio* 88). Pero este impuesto era evadido en muchas ocasiones, lo mismo que el almojarifazgo o derecho de importaciones, con lo cual la Corona se veía en apuros para lograr

⁹ Según Dionisio de Alsedo y Herrera, uno de los primeros en escribir sobre los piratas americanos, la palabra debe ser con *h* pues proviene del latín *habere*, “tener”, y no se refiere a los detrimentos o menoscabos que indica la palabra *avería*, de origen árabe. La consideración se menciona en la sección “Presupuestos y consecuencias de la extinción de galeones para los puertos de Tierra Firme y retardación de flotas para los de Nueva España; y de la continuación de los registros de los particulares en los tiempos de la paz como en los de la guerra”, como aparece en la edición del libro *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII* que es, en realidad, un compendio de textos diferentes. Se trata de una reunión de las obras de Alsedo y Herrera realizada por Justo Zaragoza, quien además escribió una larga introducción. El libro fue editado en 1883 en Madrid en la imprenta de Manuel G. Hernández; los escritos de Alsedo datan del periodo entre 1740 y 1771.

una organización eficiente de la Armada. Como otras recaudaciones, la recolección de la avería se arrendó en varias ocasiones, aunque las dificultades continuaron y después de 1641 se declaró que en vez de pagar un impuesto que dependiera del valor, los mercaderes indianos debían pagar una contribución fija. Al igual que con los situados, era una de las formas indirectas en que la piratería y la inseguridad obligaban al desvío de recursos económicos para la defensa.

La segunda gran política de defensa en América consistió en la fortificación (comenzada hacia fines del siglo XVI) de los puertos más importantes en términos estratégicos y económicos, no sólo construyendo guarniciones y baterías de defensa, sino completos sistemas fortificados en la ciudad. Los casos más sobresalientes fueron Cartagena, Veracruz, La Habana y San Juan. Las plazas menores se dejaban simplemente a cargo de una fortaleza o de una guarnición de soldados, a los que pocas veces se les pagaba su salario a tiempo; entre éstas se encontraban Campeche, Santa Marta y La Guaira (Venezuela). Hay que tener en cuenta también que los costos defensivos muchas veces eran cargados sobre las espaldas de los vecinos, bajo la forma de impuestos. Las poblaciones que no reportaban intereses inmediatos o lo suficientemente altos como para justificar la elevada inversión, eran, como ya se dijo, dejados a la iniciativa de los vecinos, generalmente mal armados y poco motivados: el cabo de la Vela y Riohacha, eran protegidos por uno que otro barco español, generalmente mal armado. De todas formas, en algo podían ayudarse las poblaciones unas a otras, así fuera simplemente avisando de la presencia de piratas en las cercanías para que pudieran huir a los montes y ejecutar la táctica de la “tierra quemada”, es decir, no dejar nada al aprovechamiento del enemigo.

Esta situación corresponde a la renuencia a mantener una armada profesional “más allá de la línea” (del trópico que separaba al resto del mundo de las posesiones ibéricas) por sus altos costos y por otras condiciones complejas. Abaluartar las posiciones más importantes y dejar las demás casi a su suerte puede no haber sido una política de defensa integral, pero, en combinación con el sistema de flotas, ofreció protección a las posesiones ultramarinas de un imperio empobrecido desde finales del siglo XVI. Sin embargo, es interesante revisar los contrastes entre la dinámica de una ciudad protegida y otra casi abandonada, como son Cartagena y Santa Marta, pues mientras la primera sólo se veía amenazada cuando se organizaban en su contra expediciones de gran dimensión, la segunda era recurrentemente atacada por piratas de poca monta.

IV

La historiografía nacional

Antes de comenzar a revisar las formas específicas que tomó en la Nueva Granada el fenómeno estudiado, se hace necesaria una revisión somera del panorama ofrecido por la historiografía nacional. Siendo un país que heredó de la época colonial la presencia en dos océanos distintos, Colombia no ha prestado demasiada atención a los problemas del mar, y este caso no es la excepción. Para muchos autores colombianos la piratería no ha dejado de ser un suceso anecdótico que sirve para adornar crónicas regionales y otras obras de diversa calidad literaria.

Es necesario mencionar aquí la obra decimonónica (escrita en 1885 y con dedicatoria a Rafael Núñez incluida) de Soledad Acosta de Samper (1833-1913): *Los piratas en Cartagena*, la cual difícilmente puede considerarse como un trabajo histórico incluso para las pautas de la época, pues es más una novela. No por ello debe pasarse por alto la asiduidad con la que se cita la edición de Justo Zaragoza de los escritos de Dionisio de Alsedo y Herrera sobre los piratas.

Dentro de la producción historiográfica la iniciativa suele partir de una perspectiva regional, lo que no es de extrañar si se toma en cuenta la manera como está conformado el país y que en determinadas ocasiones puede dar lugar a ejercicios bastante fructíferos. El problema surge cuando la formación y el rigor histórico de quienes deciden escribir esa historia regional no cumplen los patrones de lo que actualmente se considera por la comunidad de historiadores como una “buena historia”. Sería este el caso, por ejemplo, de la obra escrita por Arturo Bermúdez, *Piratas en Santa Marta*, que se limita a relatar diversos sucesos acerca de las tomas y saqueos de los piratas en dicha ciudad, sin que ni siquiera diga de qué fuente se han tomado, con lo cual se despoja de valor a las afirmaciones que se hacen allí. También sobre Santa Marta, el libro de Francisco Ospina Navia y Tatyana Torres del Río, *Historia breve de Santa Marta y la costa Caribe colombiana*, es, en el capítulo dedicado a los ladrones de mar, una recopilación de anécdotas de toda clase; en este caso los autores se basan en los libros de Lucena, Saíz Cidoncha, Bermúdez Bermúdez y Esquemeling, que aquí también han sido citados para pasar revista a incursiones y hechos que probablemente les parecieron lo suficientemente “curiosos” como para atraer la atención del público lector (105-22).

De reciente publicación (2006), el libro de Arturo Aparicio Laserna, *Mar de sangre. Memorias de Cartagena*, también pasa revista a sucesos a los que trata de poner cierto tinte novelesco. Una vez más, quien recopila estas “historias de piratas” no es historiador: Laserna es médico. Él mismo lo acepta en el epílogo que bajo la forma de entrevista tiene el libro: “no soy un historiador”. Y aunque al final del libro aparece la bibliografía usada, en el cuerpo de las páginas no aparecen notas de pie; es difícil que los historiadores, tan celosos de sus notas, acepten esta concesión a un autor en sus primeros trabajos. *Mar de sangre* es, a lo sumo, una reorganización de lugares comunes, que al menos son más de los que comúnmente se citan. Por desgracia, no logra ir más allá, ahondando la sensación de que esta historia ha sido obra de diletantes.

Dedicado a Cartagena, y con un rigor mayor que los anteriores (aunque sin hacer uso de fuentes primarias), el libro de Nicolás del Castillo Mathieu, *La llave de las Indias*, es un trabajo de síntesis que puede ser utilizado, por lo menos, para reconstruir el camino de las fuentes (secundarias); gravita sobre el texto la obra del infaltable Clarence Haring¹⁰. Una vez más, la forma de la historia narrativa no ayuda a superar la sensación de que las apariciones de los piratas a través de las páginas sólo son usadas para sazonar los recuentos que hace del escenario de las costas neogranadinas en determinados momentos.

Dentro de los trabajos de corte más “tradicional” (pero de gran rigor) que aparecen en la *Historia Extensa de Colombia*, editada bajo la supervisión de la Academia Colombiana de Historia, destacan los textos escritos por Manuel Lucena Salmoral para el volumen *Presidentes de capa y espada*. En el primer tomo de dicho volumen las referencias a los ataques de piratas (sobre todo holandeses) a principios del siglo XVII salpican el relato sobre los hechos de gobierno de Juan de Borja, presidente de la Audiencia entre 1605 y 1628: a pesar de lo acostumbrado del enfoque, que sigue la vida de un hombre, allí se hacen referencias a documentos conservados en el Archivo General de Indias.

Desde otra perspectiva se puede ver el trabajo de Rodolfo Segovia Salas, quien se ha dedicado a estudiar varios problemas de la costa caribeña, entre ellos el contrabando, los sistemas de fortificaciones de Cartagena o los mismos piratas (*Las fortificaciones*; “Los piratas”; “El contrabando”). Una vez más, nos encontramos con trabajos más de síntesis que de investigación realmente novedosa, pero en esta ocasión la síntesis es bien lograda y presentada, y

¹⁰ Véase, por ejemplo, la página 84, al hablar sobre la escasez de las flotas a Tierra Firme a comienzos del siglo XVII, o en la página 97, sobre lo asediadas que estaban las flotas españolas por las actividades inglesas a mediados del mismo siglo.

conserva tanto el rigor y las formas como una amplia erudición. Tales obras tienen la limitación de ser muy breves, pero basándose en este autor es posible comenzar a estudiar la situación de las ciudades costeras neogranadinas que se vieron expuestas a las incursiones de los piratas.

Los lugares

Dentro del contexto del Caribe, Cartagena tenía una posición privilegiada. El emplazamiento en sí mismo era apropiado para la defensa debido a la ventaja de la bahía, que proporcionaba una barrera de protección natural para sus puertos; al mismo tiempo, su clima no era tan malsano para los europeos como podía llegar a serlo el de Panamá (el problema de la falta de agua corriente en Cartagena, que sólo se resolvió entrado el siglo XX, fue opacado por las demás consideraciones). A partir de este lugar era posible el dominio de una gran parte del Caribe, pues desde allí se podía proteger la zona del Darién, por donde la plata del Perú cambiaba de océano. De este modo, la ciudad se convertía en una bisagra de comunicación entre el Pacífico y el Caribe que era vital para el sostenimiento del esquema de extracción y traslado de la plata. Además, desde 1574, con ratificaciones en el siglo XVII, la ciudad era uno de los escasos puertos autorizados para el tráfico de esclavos en América (Castillo 232-38).

Era obvio que una plaza con semejantes condiciones iba a atraer la atención de los interesados en apropiarse de los tesoros españoles, por lo cual debía ser protegida. Luego de haber sobrellevado varios ataques, incluyendo el de *sir* Francis Drake en 1586, hacia finales del siglo XVI la iniciativa de fortificar las ciudades más vulnerables de las zonas del Caribe se puso en marcha. Aunque dicha iniciativa comenzó durante el reinado de Felipe II, se extendió durante dos siglos, en el intento de la Administración de adaptarse a las dificultades defensivas que iban surgiendo. A lo largo de estos siglos la ciudad cambió de forma, especialmente en el siglo XVII cuando se extendió notablemente al incorporar el arrabal de Getsemaní al casco urbano, por lo cual también fue necesario extender la protección amurallada bajo la forma del bastión de la Media Luna, por donde eventualmente entraría a la ciudad el variopinto grupo del barón de Pointis (Segovia, *Las fortificaciones* 13, 21, 61, 73). De ese modo, la ciudad se consolidó como un pilar esencial dentro de la estrategia geopolítica de la Corona: ni Portobelo ni Nombre de Dios poseían sus ventajas en cuanto a recursos y estrategia de defensa.

Por otro lado, las actividades comerciales en el resto del área no eran demasiado diversas. Santa Marta, que surgió desde la época de la Conquista como un punto

de tránsito hacia el interior, debió resistir en varias ocasiones los ataques de los indios de la sierra; una vez éstos fueron dominados quizás habría sido posible cierto desarrollo de tipo agrícola, dada la fertilidad de su *hinterland* (que bien atraía a piratas para recoger leña, frutas y hacer aguada), y de un puerto de buen calado con cierta facilidad para su defensa (Ospino). Sin embargo, este puerto no era tan amplio ni con tantas ventajas tácticas como el de Cartagena, por lo cual la ciudad se dejó relativamente mal defendida, casi por cuenta de los propios vecinos. Quizás el hecho mismo de la cercanía de Cartagena provocó este descuido oficial, pues a los ojos de la Corona es probable que no se justificara el gasto de mantener dos ciudades fortificadas tan cercanas.

Por otro lado, Riohacha, ubicada en la desembocadura del río Rancherías, en el actual departamento de La Guajira, se dedicaba en buena medida a la extracción de perlas (en realidad la extracción la realizaban los indios obligados en rústicas canoas), actividad común a la del cabo de la Vela. La Guajira ha sido siempre un terreno de difícil control para las autoridades (actualmente todavía es un punto privilegiado para el contrabando y el narcotráfico). Esto se debe a que la situación geográfica de la península, que la proyecta hacia el Caribe y la aleja del resto de la costa, se complementa con que el régimen de vientos imperante en esa zona, lo cual dificultaba el trayecto de los barcos desde Cartagena y Santa Marta; además, en la época colonial la falta de grandes asentamientos de “blancos” favorecía el intercambio con los enemigos de España, creándose incluso un circuito que iba hacia el interior, con las poblaciones de Mompo y el Valle de Upar. Durante el siglo XVIII se realizaron incluso varias expediciones (fallidas) con el objetivo de someter a los guajiros e impedir su colaboración y comercio con súbditos de otras coronas (Segovia, “El contrabando” 51).

Caso aparte lo representan los territorios insulares que, cerca de la costa de Nicaragua, hoy hacen parte de Colombia. Desde 1641 Providencia, San Andrés y las islas circundantes dependían de la Audiencia de Santafé. Pero ya desde 1610 había comenzado la colonización de las islas por parte de algunos inmigrantes holandeses. La ubicación geográfica se presenta de nuevo como un factor determinante: las islas, a pesar de no poseer una posición tan central en el espacio caribeño como Jamaica, se encuentran más cerca que ésta a la base continental y a las rutas de los galeones hacia el norte. Después de 1641, aunque la isla de Providencia había sido reconquistada por los españoles, ya era conocida por los colonos ingleses que habían intentado cultivar tabaco en sus fértiles tierras. Pero también sabían de sus extensiones montañosas y de sus fuentes de agua (mientras que San Andrés era plana y de fácil acceso, lo que la

hacía más difícil de defender), lo que aunado a su ubicación estratégica la convirtieron eventualmente en un blanco atractivo para los ingleses. De hecho, los colonos expulsados de Providencia se agruparon en St. Kitts, la actual costa de Honduras y la costa de Miskitos, de donde partieron importantes contingentes para la conquista de Jamaica en 1655 (Ratter 58-65, 75).

Existen también elementos y lugares que se escapan a la dinámica de las ciudades consideradas *importantes*, pero que precisamente por ser espacios subordinados y casi vacíos podían constituirse en “puertas traseras” que permitían el acceso hacia el interior o incluso a la codiciada mar del Sur, el océano Pacífico. Algunas de estas zonas eran particularmente selváticas, lo cual hacía difícil establecer poblaciones permanentes, de modo tal que permitían el tránsito de estos enemigos de España. Es el caso de la Guayana, desde donde, por increíble que parezca, en varias ocasiones se solicitó ayuda a Santafé (Lucena *Piratas* 120). Más cerca de las actuales fronteras se encuentra el golfo de Urabá. Allí aún son claras las posibilidades de acceso por vías fluviales hacia el interior y hacia la zona del Darién, aunque probablemente las posibilidades de riqueza estuvieran más en la imaginación de quienes emprendían tales aventuras que en la realidad¹¹.

VI

A continuación se hará un recuento de los principales episodios de ataques de piratas o corsarios, con el cual, más que buscar una descripción de corte narrativo, se trata de ilustrar las distintas coyunturas que pudieron afectar las zonas expuestas a dichos ataques.

Del periodo del predominio de los primeros piratas franceses sobresale un ataque narrado por fray Pedro Simón en sus *Noticias historiales* que tuvo lugar en 1544, cuando una expedición de piratas franceses llegó hasta Cartagena, luego de haber pasado el año anterior por Santa Marta y por Rancherías y logró tomar la ciudad. El capitán del escuadrón pirata fue llamado por los españoles Robert Ball o Wall, pero en realidad era Jean-François de la Roque, “señor de Roberval”. Lucena menciona que al pasar por los puntos de extracción de perlas en La Guajira y Venezuela, Roberval sólo pidió 1.000 pesos a los vecinos de las rancherías para no saquear sus viviendas, indicio del precario estado en que se debía encontrar la población del norte de La Guajira.

¹¹ Son interesantes las apreciaciones de Jiménez (6) en torno a los espacios del Pacífico, a pesar de prestar atención a otras cuestiones.

En 1555 se registra un ataque a Santa Marta por parte del también francés Jacques Sore, un hugonote que el mismo año habría de tomar La Habana y realizar un sonado acto anticatólico en la catedral. En Santa Marta quemó la ciudad, pues no se pudo recoger el tributo exigido de 600 pesos, después de haber saqueado la iglesia (Lucena, *Piratas* 61-64). Cuatro años después estuvo en el mar Caribe Martín Cote (o Cotes) quien pasó también de Santa Marta a Cartagena. En Cartagena el gobernador logró organizar ciertas defensas antes de la llegada de Cote, pues tenía noticias de su presencia llegadas de Santa Marta, aunque de todos modos los piratas lograron capturar la ciudad y sacar unos 4.000 pesos por concepto de rescates (Saiz 31). Debe recordarse que durante esta época la mayor parte de los individuos que llevaban a cabo estos ataques a barcos y poblaciones eran piratas en el sentido estricto de la palabra; aunque eran en su gran mayoría franceses, no hacían distinciones de nacionalidad o de legalidad a la hora de escoger sus presas.

En 1564 comenzó un periodo de auge para los corsarios ingleses, pues en ese año comenzó el segundo viaje a América del ya mencionado John Hawkins, uno de los pioneros del comercio negrero, y al tiempo amigo de grandes e influyentes armadores en Gran Bretaña. Hawkins llegó en 1565 a Riohacha y Santa Marta luego de haber pasado por la costa de la actual Venezuela. Sus intenciones consistían principalmente en dedicarse a la venta de esclavos; Hawkins era más contrabandista y traficante negrero que corsario para esta época (Lane, *Pillaging* 35). Fuera por las condiciones de las plazas o por complicidad del lado español, tuvo éxito en su venta. Lucena sostiene —apoyado en Restrepo Tirado— que existe la posibilidad de que el tesorero de Santa Marta Miguel de Castellanos, que se encontraba a cargo de la defensa de la ciudad, se hubiera puesto de acuerdo con Hawkins para que el inglés simulara un ataque y así poder comerciar; alegando después haber sido obligado por el corsario (*Piratas* 76). Se observa cómo los vecinos tenían necesidades que preferían satisfacer recurriendo a los contrabandistas en vez de usar las vías legales.

Pero al llegar a Cartagena, Hawkins no pudo comerciar con los vecinos, ni siquiera alegando el derecho al libre comercio o amenazando con cañonear la ciudad; si el gobernador se encontró en una posición en que se podía negar a establecer tratos con un traficante extranjero, es porque ya en ese entonces las defensas de la ciudad eran más adecuadas que las de las zonas cercanas. Además, es de suponer que en Cartagena no había necesidad de obtener más esclavos por esas vías.

En 1567 John Lowell, lugarteniente de Hawkins, dirigió un viaje a América, patrocinado por el mismo Hawkins, con el objetivo de contrabandear y vender esclavos. Con él viajaba también un joven oficial llamado Francis Drake, quien sería tiempo después el más famoso de los llamados corsarios isabelinos. En su periplo pasaron por las costas de Venezuela y por las Pequeñas Antillas, siguiendo el método de comercio forzoso de su mentor: cañonear la ciudad si los españoles no negociaban. Cuando llegaron a Riohacha, se produjo una transacción más bien confusa. Al parecer Lowell trató de obligar al mismo Miguel de Castellanos a permitir el comercio, pero se encontró con la negativa del gobernador. Entonces el inglés desembarcó a unos 92 o 94 negros que estaban enfermos o moribundos y los abandonó, asumiendo que los habría perdido de todas formas (Lane, *Pillaging* 36-37).

Aún así, al año siguiente Hawkins recuperó esos mismos esclavos en su tercer recorrido por las Indias. En este viaje, que salió de Inglaterra en octubre de 1567, Drake fue encargado de una de las naves y enviado hacia Riohacha a “convencer” a los españoles de comerciar. Como los vecinos se negaron, Drake bloqueó el puerto hasta que llegó Hawkins, que se encontraba contrabandeando en Margarita y otros puestos de la Tierra Firme oriental; hubo cierta lucha y un breve cañoneo, a lo que siguió la quema de una parte del pueblo (Saiz 58). Luego los vecinos aceptaron negociar y se intercambiaron negros por productos locales y perlas (Lane, *Pillaging* 38). Después partieron a Santa Marta, donde se repitió el comercio forzado, y de allí pasaron a Cartagena, donde al parecer el gobernador se negó a permitir las ventas y siguió un intercambio de disparos. Saiz afirma que Cartagena se hallaba en un estado de práctica indefensión, pues apenas se estaban construyendo dos fuertes y únicamente existían dos cañones que se movían de un lado a otro para hacer creer a los atacantes que había más piezas de artillería (Saiz 59). La ciudad no fue atacada, pues Hawkins desistió y partió hacia el norte. En esta misma travesía Hawkins trató de tomar la flota de Veracruz, ciudad en la que sufrió un fortísimo revés que lo obligó a volver a Inglaterra con una flota muy reducida y marcando el fin de la primera época de los corsarios isabelinos.

Drake, el joven oficial, había salido de Veracruz antes del combate en el puerto. Aunque abandonó a su jefe, la fama de Francis Drake pronto superó la de Hawkins, haciéndose bastante conocido en Inglaterra y, por supuesto, en España. Su primer viaje independiente parece haber sido en 1570, pero no existen muchos registros acerca de éste. Entre 1572 y 1573 realizó una expedición a Panamá con el objetivo de apoderarse de la plata que venía del Perú y era llevada a lomo de mula de un lado al otro del istmo, que fue poco

fructífera. La gloria de Drake llegó después de que en 1577 circunnavegó el globo: tal acción le ameritó el título de caballero (*sir*) e incluso la visita de la reina Isabel I a la embarcación en que completó el viaje. Aparte de reconocimiento, mientras Drake pasaba por el Pacífico también logró buenas ganancias al saquear ciudades y puertos de las costas de lo que hoy es Chile y Perú.

Drake es recordado para la historiografía colombiana casi exclusivamente por la toma de Cartagena de 1586. De nada sirvió que el gobernador tratara de organizar las defensas luego de haber recibido varios avisos de peligro provenientes de la Casa de Contratación de Sevilla y de Santo Domingo, donde ya había estado Drake, pues a comienzos de febrero el inglés llegó a la ciudad, desembarcando y atacándola por tierra. El corsario estuvo hasta abril, luego de haber saqueado bienes calculados en unos 400.000 ducados y haber exigido un “tributo de quema” por medio millón de ducados que fue regateado por el obispo y el gobernador hasta llegar a los 107.000 ducados (existe un recibo en latín firmado por Drake, interesante documento para estudiar las concepciones de legalidad que tenían los corsarios de su actividad). Según Lane, el botín obtenido en esta ocasión, incluso después de pasar por las Antillas y otros puertos, fue poco para la cantidad de naves y armas invertidas en la operación (Lane, *Pillaging* 52). Aun así, debió haber tenido fuertes repercusiones, pues el puerto se terminó de fortificar y el efecto psicológico producido en los habitantes de la región perduraría durante bastante tiempo. Luego de haber participado en Europa en la derrota de la Felicísima Armada en 1588 y el ataque al puerto de Cádiz, Drake emprendió su último viaje en la década de 1590 junto a Hawkins, quien murió pronto víctima de enfermedades tropicales. Desde Puerto Rico, Drake llegó al cabo de la Vela, donde robó las canoas que se dedicaban a la recolección de perlas; luego siguió a Riohacha, donde exigió un tributo que no se le pudo pagar, por lo cual quemó la villa. Siguió idéntico modo de operación en Santa Marta, que también fue arrasada. Cuando llegó a Nombre de Dios, la ciudad ya había sido abandonada. Hizo algunos ataques a otros puntos del istmo y al llegar a Portobelo murió en 1596, quizás debido a la disentería (Lucena, *Piratas* 115-116).

Durante el siglo XVII Santa Marta sería quizás la ciudad más afectada por las actividades de piratas y bucaneros. En 1630 una expedición comandada por el holandés Johann Adrian Hauspater (llamado Juan Pater por los españoles) inauguró las quemadas de Santa Marta (fue incendiada 19 veces hasta 1692). Los holandeses, como se ha dicho, fueron protagonistas en el siglo XVII en la piratería contra barcos y puertos españoles, pues aunque en un principio

prefirieron dedicarse al contrabando y al tráfico de sal (extraída sobre todo de las costas de Venezuela), luego de la formación de su propia Compañía de Indias Occidentales en 1621 encontraron un modo más efectivo de combatir a sus enemigos españoles. Hauspater había intentado establecer una colonia en Santo Tomé, en la Guayana, pero se enfrascó en una guerra de guerrillas — único recurso que les quedaba a los españoles— que le produjo grandes pérdidas, por lo que decidió embarcarse hacia Santa Marta, adonde llegó el 26 de febrero. Allí el gobernador estableció una resistencia con los pocos recursos de que disponía, defendiendo el fuerte tan sólo con cinco hombres y seis cañones contra los más de 1.000 piratas que traían unas 100 piezas de artillería¹². Curiosamente, el holandés creyó que el fuerte se hallaba mucho mejor protegido y pidió la rendición al gobernador, en vez de arrollar la defensa. Luego de saquear la ciudad, el holandés se dirigió a Brasil y allí encontró la muerte en un combate contra la flota del almirante Antonio de Oquendo en 1631 (Lucena, *Piratas* 147-48).

En 1655 cierto Gauzon (Goodson) encabezó una expedición que tomó y redujo Santa Marta a cenizas. Esta expedición hacía parte de otra de mayor envergadura que había partido de Inglaterra con el objetivo dictado por Cromwell de tomar una plaza fuerte, preferiblemente Cartagena, y de ese modo debilitar el poder español en el Caribe. Pero los ingleses fracasaron en su intento de establecer un punto de apoyo en Santo Domingo y prefirieron partir hacia Jamaica, donde luego se establecería una de las más prósperas colonias inglesas. Volviendo a Gauzon, cuando tomaron Santa Marta sus hombres se dedicaron a robar lo que pudieron antes de volver a Jamaica; aun así no les fue posible reunir gran cosa, pues los vecinos habían huido previamente al interior. Luego fue a Riohacha a conseguir más botín, pero al parecer la población estaba tan empobrecida que los habitantes ni siquiera pudieron pagar el tributo de quema, aquella fianza que trataban de cobrar los atacantes a los vecinos a cambio de no quemar la ciudad.

Durante los años siguientes, los filibusteros ya no eran simples ladrones libertarios sin prejuicios de raza ni religión, sino instrumentos de sus naciones de origen. Esta fue una época en que los españoles perdían terrenos y prerrogativas aceleradamente. Durante este periodo se realizaron asaltos memorables, como la toma de Panamá por Henry Morgan en 1671, y las circunstancias los forzarían con el tiempo a reconocer las posesiones de sus

¹² Probablemente Saíz exagera esta cifra a propósito, dada la tendencia de este autor a exaltar los hechos de los españoles y su acendrado desprecio a los piratas (178).

enemigos en el Caribe: los asentamientos antes mencionados minaban de forma efectiva el control de los españoles sobre un imperio que cada vez se les escapaba más de las manos.

Aunque las costas de lo que hoy es Colombia fueron objeto de frecuentes ataques durante este nuevo periodo, éstos se llevaron a cabo por pequeños asaltantes de los cuales muchas veces no se conserva su nombre. No se registró uno de gran escala sino hasta 1669, cuando dos hombres que habían estado al servicio de Morgan, llamados Coz (o Cox) y Duncan tomaron Santa Marta. Se suele mencionar el episodio, ya que estos dos hombres capturaron al obispo de la ciudad, Lucas Fernández de Piedrahíta, con el objeto de pedir un gran rescate, pero cuando llegaron a Jamaica fueron reprendidos por Morgan, quien lo puso en libertad y le facilitó un modo de irse a Cartagena (Lucena, *Piratas* 181). Ese año también se registraron ataques a Maracaibo, Campeche y otros puntos españoles de la costa de Tierra Firme.

Es imposible pasar por alto el que es considerado por Haring “epílogo adecuado a la historia de los bucaneros” (*Los bucaneros* 253) y que según Gall fue la transacción llevada a cabo en tierras americanas más provechosa para Francia, incluso más que la venta de la Louisiana (120-21). Es el ataque y toma de Cartagena en 1697 por parte de Jean Bernard Deschamps, barón de Pointis.

Cartagena, que no había sido saqueada durante más de un siglo (desde los tiempos de Drake), fue asaltada por la flota conjunta de Pointis, que estaba a la cabeza de 19 embarcaciones y 4.000 hombres, y un grupo de unos 800 filibusteros y 7 fragatas bajo el mando de Jean Baptiste Ducasse. Éste último, como los ingleses de un siglo antes, tenía diversas inversiones: el apoyo a los filibusteros era una actividad paralela al fomento de las plantaciones (Stein 141).

Luis XIV preparó una flota en colaboración con armadores del puerto de Brest y la puso al mando de Pointis con el objetivo de atacar Veracruz o Cartagena, ayudados por los filibusteros estacionados en Petit-Gôave (o Pitiguao, como aparece en los documentos españoles). Desde un principio surgieron fricciones entre los dos comandantes, pues al llegar a Santo Domingo, Pointis quería que se le confiriera el mando absoluto de la operación, pero los filibusteros de Ducasse no estaban acostumbrados a un comportamiento de navegantes de la marina real.

De cualquier modo, llegaron al puerto el 13 de abril y comenzaron el bombardeo de la ciudad al día siguiente. Varios autores señalan que los franceses habían llevado una galeota lanzabombas y unos cuantos lanzabombas ligeros que aterrorizaron a la población y que ayudaron a que los distintos fuertes que protegían la ciudad fueran vencidos luego de cuatro días. Parece que en total consiguieron saquear y exigir rescates por la suma de unos diez millones de pesos (Lucena, *Piratas* 228); pero cuando llegó el momento de repartir las ganancias, Pointis dejó a los filibusteros una cantidad mucho menor a aquel 10% del primer millón y 3% de los siguientes que habían acordado al principio: solamente 40.000 coronas. Así, mientras Pointis volvía a Francia, los filibusteros regresaban a la ciudad (Ducasse parece haber tratado de disuadirlos, pero poco efecto tuvieron sus palabras; él también volvió a Francia) y siguieron saqueando hasta el 3 de junio. Para gran tristeza de los saqueadores, cuando se dirigían hacia sus bases fueron interceptados por una flota inglesa —en ese momento España era aliada de Inglaterra— al mando del almirante Neville que había fallado al tratar de capturar a Pointis, y la mayoría de estas embarcaciones filibusteras fueron hundidas.

Tras este ataque se encuentran elementos mucho más complejos que la simple toma de la ciudad. Por un lado se encontraban las pretensiones de Luis XIV, quien quería mantener la plaza permanentemente como punto de partida para *su* propio imperio ultramarino. Eventualmente, sin embargo, las enfermedades tropicales fueron minando la resistencia de los hombres de la expedición, que eran de por sí pocos para comenzar una labor de colonización. Además, ese mismo año se firmaba la Paz de Ryswick, documento en el cual España reconocía el dominio francés sobre la parte occidental de Santo Domingo, entre muchas otras cosas. Los franceses se dedicarían, entonces, a explotar los productos tropicales de Haití con gran cantidad de mano de obra esclava. Para 1700, luego de haber muerto Carlos II sin herederos, el rey de España ya era un Borbón, por lo que las dos potencias que solían ser enemigas pasaron a ser aliadas: en 1702 Ducasse fue puesto a cargo de una flota franco-española en las Antillas. Ducasse, por órdenes dadas desde la metrópoli, terminó persiguiendo a sus antiguos camaradas, del mismo modo que antes lo había hecho Morgan. En 1708 protegió la flota de Veracruz, y después Madrid le encargó ir al encuentro de la “flota de la plata” del Perú, misión que cumplió en Cartagena de Indias, donde fue acogido como héroe y salvador, después de haber sido recibido unos años antes, como feroz pirata, a cañonazo limpio (Gall 123).

Es probable que el gobernador de Cartagena, Diego de Ríos, haya rendido la ciudad sin haber resistido tanto como hubiera podido, pues luego de haber caído

convino con los invasores un beneficioso acuerdo (para él) en el que se le permitió sacar sus pertenencias de la ciudad y recibir honores militares. También existían dentro de la ciudad problemas de corrupción con los dineros destinados a la defensa, lo que se reflejaba en la falta de los soldados necesarios para defender los fuertes, además de los típicos problemas de aprovisionamiento de artillería y pólvora. Debe añadirse a las razones por las que los franceses no pudieron sostener la ciudad la llegada de noticias sobre la preparación de un ataque español desde el Perú y la proximidad de la ya mencionada flota de Neville.

Generalmente, la toma de Cartagena por Pointis se considera el fin de la época de la más virulenta piratería americana. Sin embargo, debe recordarse que tras la muerte de Carlos II sin herederos, y el nombramiento que subsecuentemente se hizo de Felipe de Anjou, nieto de Luis XIV, la coyuntura fue distinta. Durante la época de la guerra de Sucesión Española, hasta 1713, se les dio un pequeño aire a los corsarios ya casi agonizantes, a la vez que se ampliaba (con muchas posibilidades antes no vistas) el comercio directo de otras potencias europeas con América. El maltrecho imperio sobrevivió una guerra más, que prometía ser de rapiña, bajo circunstancias muy peculiares. Los Stein explican el espíritu de esta guerra y sus resultados:

Hacia 1708, la España borbónica y su imperio sobrevivían a falta de una alternativa firme, a la espera de que se resolviera la confrontación entre los bloques capitalistas rivales. Aunque parezca extraño y contradictorio, fueron la ineficiencia, la incapacidad y las debilidades del imperio en América las que hicieron posible la supervivencia. Al tolerar el contrabando holandés en el Caribe, las operaciones maluinadas no autorizadas en la costa del Pacífico, y la escolta naval francesa autorizada durante la guerra, la política pragmática de España permitió que los bloques antagonistas se beneficiaran de la nominal hegemonía española, a la vez que el estado y ciertos grupos de la Baja Andalucía recibían parte de las rentas coloniales. (167)

Y aunque eventualmente los tratados comerciales pactados tras Utrecht consiguieron socavar aún más la pretendida soberanía de la América hispánica, la política de sobreaguar y capear el temporal, (que no siempre fue fruto del pragmatismo) permitió a España mantener, cada vez con mayores dificultades, sus colonias trasatlánticas. La dominación del siglo XVIII sería también incompleta, debido a que ya para entonces sus rivales les habían arrebatado — ayudados por miles de piratas, corsarios y filibusteros— parte de sus terrenos y parte de su dominio económico. Y no eran partes pequeñas.

Bibliografía

- Acosta de Samper, Soledad. *Los piratas en Cartagena*. Bogotá: Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1946.
- Alsedo y Herrera, Dionisio de. *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVIII*. 1740. Madrid: Justo Zaragoza, 1883.
- Aparicio Laserna, Arturo. *Mar de sangre. Memorias de Cartagena*. Bogotá: Cuéllar, 2006.
- Bermúdez, Arturo. *Piratas en Santa Marta*. s. l.: s. e., 1978.
- Bennassar, Bartolomé. *La España del Siglo de Oro*. Barcelona: Crítica, 1983.
- Blackburn, Robin. "Imperial Margarine. *New Left Review* 35 (2005): 124-36 ” [reseña de *The Rise and Fall of the American Empire* y *Empire: How Britain Made the Modern World* por Niall Ferguson].
- Castillo Mathieu, Nicolás del. *La llave de las Indias*. Bogotá: Planeta, 1997.
- Camargo, David. *Lógicas del poder y regulación de espacios*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2003.
- Chaunu, Pierre. *Historia de América Latina*. Buenos Aires: Eudeba, 1988.
- Cipolla, Carlo M. *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea 1400-1700*. Barcelona: Ariel, 1967.
- . *La odisea de la plata española: conquistadores, piratas y mercaderes*. Barcelona: Crítica, 1999.
- Ferguson, Niall. *El imperio británico. Cómo Gran Bretaña forjó el orden mundial*. Barcelona: Debate, 2005.
- Gall, Jacques y François Gall. *El filibusterismo*. México: Fondo de Cultura Económica, 1957.
- Garavaglia, Juan Carlos y Juan Marchena. *América Latina: De los orígenes a la Independencia*. 2 t. Barcelona: Crítica, 2005.

- Gosse, Philip. *Historia de la piratería*. Madrid: Espasa-Calpe, 1935.
- Guzmán, Martín Luis. *Piratas y corsarios*. México: Fondo de Cultura Económica, 1988.
- Haring, Clarence H. *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. México: Fondo de Cultura Económica, 1939.
- . *Los bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*. 2ª ed. París: Desclée de Brouwer, 1939.
- Ita Rubio, Lourdes. *Viajeros isabelinos en la Nueva España*. México: Fondo de Cultura Económica, 2001.
- Jarmy Chapa, Martha de. *Un eslabón perdido en la historia: piratería en el Caribe, siglos XVI y XVII*. 2ª ed. México: Fontamara, 1987. [t. 1 de *La expansión española hacia América y el océano Pacífico*].
- Jiménez, Orián. *El Chocó: un paraíso del demonio. Nóvita, Citará y El Baudó, siglo XVIII*. Medellín: Universidad de Antioquia; Universidad Nacional de Colombia, 2004.
- Konetzke, Richard. *América Latina: II. La época colonial*. México: Siglo XXI, 1974.
- Kriedte, Peter. *Feudalismo tardío y capital mercantil. Líneas maestras de la historia económica europea desde el siglo XVI hasta finales del XVIII*. 11ª ed. Barcelona: Crítica, 1994.
- Lane, Kris E. *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas 1500-1750*. Sharpe: M. E., 1998.
- . *Blood and Silver: A History of Piracy in the Caribbean and Central America*. Oxford; Kingston: Signal Books; Ian Randle Publishers, 1999.
- . "Pirates, Privateers, Paramilitaries, or 201 Men on a Dead Man's Chest". Conferencia. Serie de Seminarios Atlánticos de Penn State. 28 de abril de 2006.
- Lynch, John. *España y América (1598-1700)*. Barcelona: Península, 1991 [t. 2 de *España bajo los Austrias*].

- López, Abel. *Europa en la época del Descubrimiento: comercio y expansión ibérica hacia ultramar 1450-1550*. Bogotá: Ariel, 1998.
- Lucena Salmoral, Manuel. *Presidentes de capa y espada*. Bogotá: Academia Colombiana de Historia, 1965 [vol. 3, t. 2 de *Historia Extensa de Colombia*].
- . *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid: Mapfre, 1992.
- Mauro, Frédéric. *Europa en el siglo XVI: aspectos económicos*. 2ª ed. Barcelona: Labor, 1976.
- Mayorga García, Fernando. *Estudios de derecho indiano*. Bogotá: Universidad del Rosario, 2003.
- Malamud Rikles, Carlos Daniel. *Cádiz y Saint-Maló en el comercio colonial peruano (1698-1725)*. Jerez de la Frontera: Diputación Provincial de Cádiz, 1986.
- Navarro García, Luis. *Las claves de la colonización española en el Nuevo Mundo, 1492-1824*. Barcelona: Planeta, 1991.
- Ospina Navia, Francisco y Tatyana Torres del Río. *Historia breve de Santa Marta y la costa Caribe colombiana. Taironas, conquistadores y piratas*. Bogotá: Carrera 7ª, 2003.
- Ospino Valiente, Álvaro. *El drama urbano de Santa Marta durante la dominación española*. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2002.
- Olaizola, José Luis. *De Numancia a Trafalgar. Victorias y derrotas de nuestra historia*. Madrid: Temas de Hoy, 2004.
- Parry, John H. *El imperio español de ultramar*. Madrid: Aguilar, 1970.
- . *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*. 2ª ed. en español. México: Fondo de Cultura Económica, 1975.
- Pérez, Joseph. *La España de Felipe II*. Barcelona: Crítica, 2000.

Pérotin-Dumon, Anne. "The Pirate and the Emperor. Power and the Law on the Seas, 1450-1850". *Bandits at Sea. A Pirates Reader*. Ed. C. R. Pennell. Nueva York; Londres: New York University Press, 2001. 25-54.

Pi Corrales, Magdalena de Pazzis. *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*. Madrid: San Martín, 1989.

Ratter, Beate M. W. *Redes caribes. San Andrés y Providencia y las islas Cayman: entre la integración económica mundial y la autonomía cultural regional*. San Andrés: Universidad Nacional de Colombia, 2001.

Riera Fortiana, Enric. *Las claves de la hegemonía española 1556-1600*. Barcelona: Planeta, 1991.

Ritchie, Robert C. *Captain Kidd and the War against the Pirates*. Cambridge; Londres: Harvard University Press, 1986.

Romano, Ruggiero. *Mecanismo y elementos del sistema económico colonial americano. Siglos XVI-XVIII*. México: El Colegio de México; Fondo de Cultura Económica, 2004.

Saiz Cidoncha, Carlos. *Historia de la piratería en América Española*. Madrid: San Martín, 1985.

Segovia Salas, Rodolfo. *Las fortificaciones de Cartagena de Indias: Estrategia e historia*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1987.

—. "Los piratas franceses en América: la respuesta española en el siglo XVI". *Revista Credencial Historia* 89 (1997).

—. "El contrabando en el Nuevo Reino de Granada (1700-1739)". *Boletín Cultural y Bibliográfico* 39.61 (2002).

Stein, Stanley y Barbara. *Plata, comercio y guerra: España y América en la formación de la Europa Moderna*. Barcelona: Crítica, 2002.

Fecha de recepción: 5 de marzo de 2007.

Fecha de aprobación: 30 de julio de 2007.