

# Corsarios, piratas y la defensa de Cartagena de Indias en el siglo XVI

KRIS E. LANE\*

*Traxéronle de joyas gran aumento  
para la paga, pero no le encaxa  
y porque la hizíessen a contento  
les hizo (de tres mill ducados) vaja;  
sacaron para dalle cumplimiento  
bastante plata de la Real Caxa,  
haziendo cada qual dellos recado  
de la bolver al tiempo limitado.*

*Uvo rescates otros de substancia,  
particulares de los ciudadanos,  
de bienes, que en aumento de ganancia  
tenian los contrarios entre manos;  
y no fueron de menos importancia  
que de cien mill y tantos castellanos,  
y aun uvo despues otras addiciones,  
fraudes y socaliñas de ladrones.*

*Diziendo que el concierto dellos era  
tomar por la ciudad aquel dinero,  
que bien bían que caían fuera  
San Francisco y el Fuerte y Matadero;  
que luego diessen orden y manera  
para los recatar, sino primero  
que se partiesen les darian buelo  
con que los allanasen por el suelo.*

Juan de Castellanos, *Discurso de el capitán Francisco Draque.*

Página anterior:

Cartagena. Tomado de John  
Ogilby, *América*, Londres, 1671,  
págs. 400-401.

## INTRODUCCIÓN

AÚN sin recurrir a los largos y evocativos versos de Castellanos, puede decirse con bastante seguridad que la asociación entre la piratería y la ciudad de Cartagena de Indias es un fenómeno tan viejo y atrincherado que parece un cliché, casi una fantasía de niños. Desde principios de la época colonial, la literatura hispanoamericana cimentó efectivamente la imagen de la ciudad como el epicentro caribeño del mundo pirático. Esta reputación ayudó a estimular al corsario enemigo. Ya desde finales del siglo XVI, y hasta la época de Bolívar, sitiar y tomarse a Cartagena fue la mayor fantasía entre los propios pira-

\* El autor es Profesor Asociado de Historia, The College of William and Mary, Williamsburg (Virginia), Estados Unidos.



Expedición de Sir Francis Drake, Tomado de John Ogilby, *América*, Londres, 1671, pág. 109.

tas, motivados por la leyenda del inglés Francis Drake, luego de su gran asalto de 1586. Cartagena siguió figurando como llave de las Indias en la primera obra hispanoamericana dedicada específicamente a la historia de la piratería (Alsedo y Herrera, 1740). Ya para entonces existía un interés en separar mito y realidad.

En nuestros días, cerca de un siglo de producciones de Hollywood han aumentado también la tendencia a fusionar el mito de Cartagena y sus asaltantes con la historia, confundiendo el pasado remoto con lo más reciente. Sin ánimo de ofender a los muchos aficionados a la piratería cinematográfica o literaria, puede ser válido, como lo haremos en este ensayo, disputar algunas suposiciones y clichés sobre la temprana piratería caribeña. El objetivo es examinar el fenómeno del corsario sin anacronismos, y cómo afectó éste a la Cartagena del siglo *xvi*, sin el barniz histórico y literario.

El argumento de este ensayo es que la piratería de este periodo formativo de la ciudad fue distinta a lo que después llegó a ser. Puede decirse, sin mucha exageración, que la piratería del siglo *xvi* fue un fenómeno más medieval que moderno. Las respuestas a los ataques piráticos de entonces fueron también distintas, aunque empezarán a moverse en una dirección reconocidamente moderna —o sea, científica y racional en términos económicos y políticos— a fines del siglo *xvi* y principios del *xvii*. Por fortuna, son abundantes las fuentes documentales sobre la Cartagena temprana y los corsarios que la amenazaban. Con la posible excepción de los franceses antes de 1560, se dispone de un buen acervo de documentos escritos por protagonistas y víctimas de ambos lados. No son tan amplios como las fuentes para los grandes ataques de los siglos *xvii* (de Pointis) y *xviii* (Vernon), pero sirven para ilustrar bien los puntos centrales de este ensayo.

En las páginas siguientes, primero se revisará brevemente la historiografía de la piratería en esta etapa clave de la consolidación del imperio español, para ubicar mejor y entender en sus propios términos los hechos que tocan de manera directa



La conducta resuelta y virtuosa de la prisionera del capitán Morgan. Tomado de Alexandre Oliver Exquemeling, *The History of the Bucaniers of America*, Londres, J. Walker, 1810, pág. 1.



Crueldad de Morgan. Publicado en Norman J. Davidson, B. A. Oxon, *The Romance of the Spanish Main*, Filadelfia, J. B. Lippincott Company, 1916, pág. 1.

con el caso de Cartagena. Después, se hará una breve relación de los conocidos ataques a la ciudad en el siglo XVI en orden cronológico. Al final, se ofrecerán unas reflexiones a manera de análisis.

## **LA PIRATERÍA CARIBEÑA TEMPRANA EN EL CONTEXTO ATLÁNTICO**

Conviene definir en forma concisa algunos términos antes de entrar en cuestiones de historiografía. Desde la antigüedad, la definición universal —incluso en Asia— de “piratería” ha sido la de “robo en alta mar o mediante desembarco del mar”. “Piratas”, entonces, eran (y son) bandidos sueltos que se movilizaban por vía acuática, algunas veces con el propósito de atacar sitios en tierra —ciudades portuarias como Cartagena, por ejemplo—. Históricamente, los piratas, al igual que los terroristas modernos, han carecido de acceso a fuerzas suficientes para emprender asaltos anfibios a gran escala. Se han contentado, entonces, con acciones de menor riesgo, como capturar navíos sueltos o llevar a cabo secuestros y rescates de civiles ricos pero vulnerables en alta mar o en tierra. Los crímenes de los piratas se han llamado indiscriminados (y, por eso, distintos a los actos de los terroristas modernos), en el sentido de que sus motivos primarios han sido pecuniarios en vez de, por ejemplo, militares, religiosos, o políticos. Los piratas siempre han buscado nada más ni nada menos que un botín, de preferencia dinero en efectivo —en nuestro caso doblones de oro—.





Los franceses asaltaron Cartagena y se llevaron 150.000 ducados provenientes del robo y el tributo exigido. Tomado de Teodoro de Bry, *América* (1590-1634), Madrid, Ediciones Siruela, 1992, pág. 197.

la y Jamaica (e incluso Madagascar) eran unos niveladores de clase, y aun rebeldes sociales bastante liberados sexualmente. Por otro lado, el historiador inglés Peter Earle, en su libro *The Pirate Wars* (2003), ha argumentado que los piratas de la llamada época de oro (c 1650-1720) eran mucho más parecidos a los terroristas modernos que a unos “Robin Hood” flotantes, y que la célebre armada británica demostró ser el instrumento perfecto para eliminarlos.

Sean héroes o villanos, la documentación existente muestra que la vida no era fácil para los piratas, ni en el siglo XVI ni después. Dadas las tensas y peligrosas circunstancias en que vivían, su cultura especial de “bandidos de alta mar” no podía ser reproducida con facilidad, ni, en muchos casos, sostenida a través de una vida entera. Con mayor frecuencia, los piratas abandonaban el oficio para dedicarse lo más pronto posible a actividades legales. El bucanero galés Henry Morgan hizo esto poco tiempo después de su tristemente célebre saqueo de Ciudad de Panamá en 1671, y muchos intentaron seguir su ejemplo (incluso, con infelicidad, William Kidd en 1700).

Con estas definiciones de la piratería en mente, se puede ver que el arquetipo pirático nació con los bucaneros más activos a finales del siglo XVII; fueron ellos, y no los piratas más tempranos como Francis Drake —ni aun los feroces hermanos Barbarroja de Argelia—, quienes inspiraron la creación de los personajes más memorables de la literatura y del cine, como Long John Silver de Stevenson y Jack Sparrow de Johnny Depp (Depp ha citado el libro de Barry Burg de 1982, *Sodomy and the Pirate Tradition*, como fuente clave para su lánguida y ambigua interpretación cinematográfica reciente). Por lo tanto, nuestro conocimiento general, que no el entendimiento real, de cómo eran los piratas del Caribe se deriva básicamente de una historia incompleta y por lo general ideológica de un grupo de quizá dos o



Piratas festejando y bebiendo después de la victoria. Tomado de Alexandre Oliver Exquemeling, *The History of the Buccaneers of America*, Londres, J. Walker, 1810, pág. 2.



Un bucanero de Santo Domingo. Tomado de Ch. De La Roncière, *Histoire de la découverte de la Terre. Explorateurs et Conquêteurs*, París, Librería Larousse, 1938, pág. 158.

tres mil pícaros o bucaneros de varias nacionalidades y colores (e incluso algunas mujeres vestidas como hombres). Fueron estos bucaneros, en su mayor parte franceses, quienes convirtieron la invasión de De Pointis a Cartagena en 1697 en un caótico saqueo.

Aunque el término despectivo y condenatorio de “pirata” —que tuvo connotaciones casi bestiales en el siglo xvi— fue usado de vez en cuando en la correspondencia española, mucho más común fue el término “corsario” (en inglés *corsair*). Un “corsario” podría ser pirata por vocación o, más frecuentemente, por una circunstancia temporal, pero se podía distinguir de un común bandido del mar en que gozaba de la licencia de un soberano, un gobernador u otra entidad patrocinadora que autorizaba el pillaje al comercio marítimo de determinada nación, reino, ciudad o ducado enemigo. Estas licencias o *patentes*, llamadas en inglés *‘letters of marque and reprisal’* (cartas de represalia y de marca), fueron una respuesta medieval a la ausencia de una policía marítima manejada por un estado o imperio dominante o por tribunales internacionales de justicia. En vez de una solución judicial o diplomática, las cartas de represalia brindaban a comerciantes y pescadores agraviados un ‘ojo por ojo’. Como es de imaginar, pronto se desarrolló un comercio activo de estos documentos en todo el Atlántico y el Mediterráneo, constituyéndose así en buenos instrumentos para encubrir diversos actos de agresión pirática.

Los corsarios, por lo general hombres de aspiraciones caballerescas en el siglo xvi, se resistían a ser considerados como facinerosos, ni siquiera piratas. Algunos, como Francis Drake y Martin Frobisher, teniente de Drake en la desastrosa incursión a Cartagena en 1586, invirtieron muchos esfuerzos para evadir los cargos de piratería común, tanto dentro de su país como fuera de él, incluso dentro del Imperio español. Dado su papel formativo en lo que después llegó a ser una gran y venerable tradición marítima, estos esfuerzos propios y de sus partidarios por limpiar sus actividades fueron durante muchos años exitosos. Solo en años recientes estos ‘perros de mar’ de la época de Isabel I han sido objeto de varios estudios biográficos en los cuales abiertamente se les denomina piratas (Kelsey, 1998, 2003; McDermott, 2001).

Hay otros historiadores, como el presente autor, que prefieren darle importancia a una perspectiva contemporánea: el pirata es a la vez, según las circunstancias, un vengador legal. Obviamente, en la época misma de los acontecimientos, los observadores de ambos lados pensaban de una forma menos relativista. Para ellos, era necesario examinar con detenimiento las cartas de represalia. Desde la perspectiva española, por ejemplo, era bastante significativo si un súbdito inglés tenía o no licencia expresa de su rey o reina para practicar el pillaje contra súbditos españoles en épocas de paz declarada. Un acto de esta naturaleza podía provocar una guerra abierta contra una nación soberana y no simplemente una represalia mezquina hacia un pirata. Por otro lado, algunos monarcas débiles (en términos militares) como Isabel I de Inglaterra, que carecían de los fondos suficientes para organizar una armada formal, se vieron en la imperiosa necesidad de mantener a los corsarios como defensores contra gobernantes más poderosos, en este caso Felipe II. Las cartas de represalia, con su tradición de abuso y ambigüedad, podían ser negadas como falsas —un buen instrumento para propósitos maquiavélicos—.

Hoy podríamos imaginar a los corsarios del siglo xvi como unos subcontratistas, aun como paramilitares —actores armados “al margen de la ley”— persiguiendo sus objetivos con vínculos íntimos (y resentimientos a la vez) con el estado patrocinador. Lo que se puede afirmar con seguridad es que los corsarios operaron dentro de un área comprendida entre los asuntos de negocios y los asuntos de estado. En lugar de contratos o diplomacia ofrecían la fuerza bruta, todo en nombre de lo que ellos mismos y sus partidarios consideraban simplemente un negocio legítimo en sociedad con otros y motivado por el ánimo de lucro. El pirata del siglo xvi, en fin, tenía que pensar, por un lado, en sus accionistas y, por otro, en la posibilidad de que su estado patrocinador lo traicionara.

El ámbito comercial de la actividad de los corsarios ha sido examinado por el historiador catalán Gonçal López Nadal (2001), aunque principalmente en el contexto del contrabando del siglo xvii en el Mediterráneo. La científica política norteamericana Janice E. Thomson (1994) y la historiadora francesa Anne Pérotin-Dumon (2001) han expandido el concepto de “simbiosis política” entre los corsarios y varios soberanos. Ambas autoras se interesan en como esta relación íntima, y con frecuencia incómoda, se desarrolló entre la época medieval y la temprana era moderna, en especial en el contexto atlántico. Todos estos autores nos dicen que, en los siglos xvi y xvii, muchos personajes conocidos y de alto estrato socioeconómico, particularmente en el oeste de Francia y el suroeste de Inglaterra, pero también de puertos mediterráneos como Barcelona, estuvieron en extremo involucrados en lo que hoy se llamaría el crimen organizado, o actividades mafiosas. Un objetivo favorito siempre fueron los galeones españoles, que eran los bancos flotantes de la época.



Recibimiento a Sir Francis Drake por parte de indígenas del sur de los Estados Unidos. Tomado de John Ogilby, *América*. Londres, 1671, pág. 303.

El economista John L. Anderson (2001) ha ofrecido algunas definiciones más precisas para intentar entender mejor la piratería como un fenómeno histórico. Anderson distingue tres categorías o variedades de piratería: 1) parasítica, 2) episódica, y 3) intrínseca. Los piratas parasíticos eran simplemente oportunistas que aprovechaban el amplio espacio del mar sin ley para robar navíos comerciales vulnerables y puertos mal defendidos. No tenían el deseo de eliminar a sus víctimas, y rara vez su poder crecía al punto de tener la fuerza o la organización para hacerlo (en realidad, se podría decir que la mayoría de los piratas han sido parásitos, ya que ninguno, salvo aquellos que dedicaban considerable tiempo a la pesca, eran productores de bienes primarios).

Los piratas episódicos, según el modelo de Anderson, surgieron en oleadas o ciclos, en respuesta a bonanzas comerciales o a guerras u otras hostilidades entre estados. Cuando escaseaban las oportunidades ofrecidas por un súbito, aunque vulnerable, auge comercial o por el pillaje al amparo de la guerra, los piratas episódicos desaparecían también. Cabe anotar que los ciclos piráticos de otro y más íntimo tipo fueron descritos hace muchos años por Philip Gosse (1932), historiador pionero de la piratería. Gosse elaboró un modelo sobre el crecimiento natural y la eventual disolución de las bandas de piratas. Su argumento era, en síntesis, que los bandidos de mar se necesitaban unos a otros de vez en cuando y que demostraron ser expertos en el uso de redes de comunicación marítima en la planificación de un atraco. En la época de Morgan —finales del siglo XVII— era común que se agruparan centenares de naves a la vez en la costa sur de Cuba para efectuar incursiones en alta mar. No obstante, después de la acción, estos pícaros casi siempre mostraban la tendencia humana de reñir entre sí, terminando no infrecuentemente la aventura con rencor y violencia.

Los piratas parasíticos podían ser piratas episódicos, y viceversa. De otra parte, los piratas intrínsecos, según Anderson, eran algo del todo distinto: culturas o tribus

enteras que subsistían en buena parte con base en el saqueo o extorsión de embarcaciones a su paso. Un ejemplo son los corsarios de las costas de Berbería, en el norte de África (Feijoo, 2003), y se puede argumentar que los caribes de Dominica, Saint Vincent y otras islas vecinas constituyen otro (Lane, 2001). En estos casos, bastante raros en la historia, la piratería aparece como un fenómeno intrínsecamente cultural, en el sentido de que los asaltos eran tanto ritos de iniciación para piratas nóveles como una forma de aumentar una escasa población, de manera usual mediante la “adopción” de mujeres cautivas. De esta forma, por medio de la captura de muchas esclavas africanas en colonias españolas como Puerto Rico, la mayoría de los llamados caribes insulares pasaron de ser, en términos ingleses, “Red Caribs” (“caribes rojos”) a “Black Caribs” (“caribes negros”), pero manteniendo una cultura básicamente indígena.

Anderson también propone un par de términos para definir las respuestas estatales o imperiales (o simplemente capitalistas) a la piratería con relación a las pérdidas sufridas. Las pérdidas directas eran aquellas que podían ser calculadas con facilidad, como el dinero robado, los navíos barrenados, los hombres muertos o heridos, etc. Las pérdidas dinámicas, de otra parte, no eran tan fácilmente medibles. Éstas incluían, entre otras, los salarios dejados de percibir, la disminución de las ganancias a largo plazo, la desviación de la inversión a sectores no productivos, como la construcción de fortalezas, y la despoblación de islas y costas (algo común en el Caribe español después de Drake). Las pérdidas dinámicas, aunque con seguridad eran reales, dependían de cómo los comerciantes, el Estado, los colonizadores de las costas y otros actores relevantes optaban por tasar los riesgos de la piratería.

El seguro marítimo era una forma lógica de disminuir o “distribuir” los riesgos y la incertidumbre derivados de la piratería, pero en el temprano Caribe español, a diferencia de lo ocurrido en el Mediterráneo, la mayoría de los comerciantes prefería lo que hoy en día se llaman renuncias de responsabilidad más un impuesto real, la avería, para apoyar a las flotas de galeones, las escoltas armadas, etc. Estos costos adicionales se trasladaban, por supuesto, a los consumidores en las colonias, a lo cual se agregaba el oneroso situado, o subsidio para construir fortalezas y sufragar los costos de las guarniciones. No obstante, al parecer la piratería fue menos perjudicial al comercio hispanoamericano que las tormentas tropicales. Lo que tenían los piratas y no los huracanes era lo que podría denominarse el “factor miedo”. En una época de comunicaciones lentas e imperfectas, el miedo a los piratas podía ser más serio y costoso que los piratas mismos. Mucho más que huracanes, los piratas infundían temor entre hombres y mujeres.

## **ATAQUES PIRÁTICOS A CARTAGENA DE INDIAS EN EL SIGLO XVI**

El gran puerto de Cartagena de Indias, al igual que su ciudad homónima mediterránea, era un objetivo de los corsarios y fue víctima de un primer ataque apenas una década después de su fundación. En 1544 el francés Roberto Baal (posiblemente un noble de St. Malo, *le sieigneur de la Roberval*, quien también fuera explorador en Canadá) fue el responsable de un completo saqueo de la ciudad, luego de tomarse a Santa Marta (Borrego Plá, 1983, 1988). Las pocas y modestas estructuras de la futura Ciudad Heroica fueron salvadas de las llamas a cambio de un rescate de unos 20.000 ducados. Según los cronistas, una suma más elevada se perdió debido al pillaje a que fue sometida la naciente villa.



Nombre de Dios, puerto panameño al que arribaba oro y plata procedente de Perú rumbo a España. Tomado de *The Drake Manuscript. Histoire Naturelle des Indes*. Londres, André Deutsch Limited, 1996, fig. 97.

En su clásico estudio sobre la Cartagena del siglo XVI, la historiadora Carmen Borrego Plá cita a los cronistas Groot, Castellanos y Simón como las fuentes principales sobre esta temprana incursión. Además de documentación fragmentaria sobre este ataque en el Archivo de Indias (AGI Santa Fe 72, por ejemplo), una fuente más temprana que los cronistas citados es el milanés Girolamo Benzoni, quien viajó por el Caribe y Perú en la década de 1540 (Benzoni 1565, pág. 125). El resumen de Benzoni sobre el ataque a Cartagena en 1544 quizá no es completamente confiable, pero su relato coincide con los testimonios posteriores en que un culpable clave fue un marinero renegado español, que se trenzó en una riña con un oficial de Cartagena por unos azotes que recibió en público a raíz de una infracción menor. Luego de servir de piloto para que sus cómplices franceses ingresaran al puerto, el agraviado marinero buscó y asesinó a puñaladas a su enemigo, el teniente gobernador Luis de Vegines. El incidente fue ilustrado años después por el grabador flamenco Theodor de Bry, gran promotor de la Leyenda Negra. Sin embargo, a pesar de este episodio de perfidia, todas las fuentes coinciden en que la culpable de la pérdida de la ciudad fue la dirigencia de Cartagena por su laxitud en montar un esfuerzo defensivo, a pesar de que conocían de antemano el riesgo en que se hallaba la plaza. Las defensas naturales no fueron suficientes; Cartagena era vulnerable.

En años recientes se han hallado importantes detalles sobre los primeros corsarios del Caribe en los archivos municipales del oeste de Francia. Por ejemplo, un libro del arqueólogo marino Jean-Pierre Moreau (2006) rastrea minuciosamente los



Santo Domingo. Tomado de John Ogilby, *América*, Londres, 1671, págs. 318-319.

orígenes y movimientos de corsarios que zarparon de puertos como Honfleur, Le Havre, St. Malo, Dieppe, Rouen, La Rochelle, Bordeos y Bayonne. Moreau sostiene que hubo ataques o intentos de ataques franceses a Cartagena de Indias en 1543, 1544 y 1549. Para la ya mencionada toma de 1544 cita solo una parte de un legajo en el AGI (Santa Fe 62), en el cual un testigo afirma que los invasores llegaron el 4 de abril gritando, "*France, France! Guerre à feu et sang!*" Marcharon 450 hombres bajo tres banderas, despojando a las iglesias de sus ornamentos y campanas. Sin embargo, según varios testigos, los cautivos y sus mujeres fueron tratados en forma honorable. Es más que probable que los invasores fueran corsarios protestantes, pero las fuentes francesas son, al parecer, mudas respecto a la identidad del 'capitan Baal'. De hecho, Moreau no queda satisfecho con la suposición de otros autores, de que Baal era en realidad Jean-François de la Roque, *seigneur de la Roberval*, pero no nos ofrece un nombre alternativo.

Moreau tampoco dice nada sobre el siguiente asaltante de Cartagena, un capitán, supuestamente francés, conocido como Martin Cote, quien, según Castellanos y después Borrego Plá, Kenneth Andrews y otros, atacó a la ciudad en 1560 (véase, por ejemplo, Borrego Plá, págs. 88-90). Se dice que Cote llegó con siete navíos luego de saquear a Santa Marta. Los cerca de 250 vecinos de Cartagena habían sido prevenidos y, bajo el liderazgo del gobernador Juan del Busto y Villegas, se las arreglaron esta vez para montar una defensa por lo menos respetable.

La ciudad no estaba todavía fortificada, ni dotada con más de un cañón. Por eso, Busto y sus subordinados se vieron obligados a recurrir a una táctica similar a la que se emplearía en 1568 contra el inglés John Hawkins y luego, en 1586, contra su pariente Francis Drake. Una parte de la playa fue reforzada con terraplenes, y algunos indígenas tributarios, bajo el cacique Maridalo, "sembraron" otra parte con dardos



Colombia, Tierra Firme e islas del Caribe, mapa de 1701. Tomado de José Agustín Blanco Barros, *Atlas histórico geográfico. Colombia*, Bogotá, Archivo General de la Nación, Comisión del Quinto Centenario, Editorial Norma, 1992, pág. 41.

envenenados. Ni lo uno ni lo otro sirvió de mucho, pero refieren los cronistas que por lo menos demoraron a Cote y sus fuerzas. Un reducido número de arcabuceros y unidades de caballería también enfrentó a los franceses, pero solo para ser rápidamente vencidos. A pesar de todo, Cote no logró mucho por sus esfuerzos y antes de retirarse prendió fuego a la ciudad en represalia. Para los piratas también hubo una lección en todo esto: Cartagena, aunque vulnerable, quizá era mucho menos rica de lo que se decía. Puesto de otra manera, los grandes objetivos de ataque en tierra podían no ameritar los costosos esfuerzos de apoderarse de ellos.

En 1569, según Moreau, el capitán Nepeville de Rouen arribó a la isla de Barú, pero decidió no atacar a Cartagena y en lugar de ello se dirigió a un objetivo más fácil, el pueblo de Tolú (Moreau, pág. 229). Nepeville prosiguió hacia Santa Marta, donde se adueñó de un navío y de unos 100.000 ducados como botín de rescates y saqueo. Mientras tanto, una gran expedición española bajo el mando del almirante Pedro Menéndez de Avilés destruía, en un ataque que tuvo gran resonancia, una base incipiente de corsarios protestantes franceses, Fort Caroline, en el norte de la Florida. De hecho, durante toda la década de 1560 la suerte estuvo en contra de los franceses, tanto en el Brasil como en el Caribe. Desafortunadamente para los españoles, ya iba en ascenso una nueva oleada de corsarios protestantes: los ingleses.

## PERROS DEL MAR

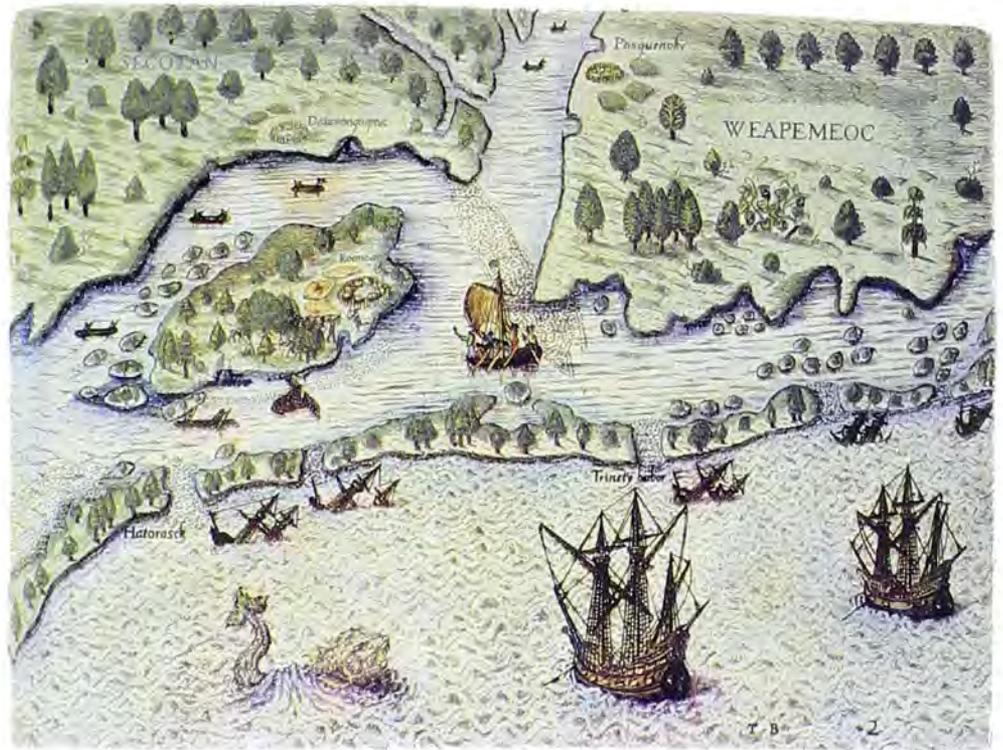
El auge de la piratería inglesa comenzó en la ciudad de Plymouth con un traficante de esclavos de nombre John Hawkins. Él y su primo Francis Drake habían realiza-



La Florida y Cuba. Tomado de Teodoro de Bry, *América* (1590-1634). Madrid, Ediciones Siruela, 1992, págs. 70-71.

do una serie de expediciones de contrabando entre 1564 y 1568, llevando africanos esclavizados (muchos de ellos secuestrados directamente de sus pueblos en Guinea o robados de los “tumbeiros” portugueses) a las islas y las costas del Caribe español. El viaje de 1568, un desastre total que tuvo entre sus muchos accionistas de los altos estratos a la propia reina, Isabel I, incluyó una breve escala en Cartagena, pero sin resultados (Peterson, 1975, pág. 124). La vieja defensa de las flechas o pequeños palos envenenados en la playa fue de nuevo empleada, según el generalmente confiable padre Simón, además de compañías de “indios amigos” y varias decenas de caballeros españoles. La ciudad aún carecía de artillería. El objetivo de los ingleses en esta ocasión no era tomarse la ciudad sino negociar una venta de esclavos por medio de un “lengua” o traductor portugués. No obstante, les fue negado el permiso para ingresar a la ciudad y, al no disponer de fuerza suficiente para imponerse, alzaron velas con rumbo a México.

La subsiguiente humillación de Hawkins y Drake en San Juan de Ulúa, desembarcadero de Veracruz, a manos del nuevo virrey de la Nueva España motivaría a estos mediocres contrabandistas a regresar al Caribe como completos piratas buscando venganza. Ambos continuarían en este negocio hasta que hallaron la muerte en un viaje de 1596, pero siempre sosteniendo que no eran piratas sino corsarios (con patentes), y también patriotas y vengadores de injusticias, como supuestamente fue su derrota en Veracruz. Aunque el primer objetivo de Drake fue el pequeño puerto de Nombre de Dios, siempre soñaba con Cartagena. Como receptáculo que era de El Dorado, Cartagena se reputaba como una plaza que de manera periódica se llenaba de oro, un metal mucho más atractivo que la plata de Potosí. En 1585, al inicio de la guerra entre España e Inglaterra, Drake se dirigió al Caribe al mando de una gran flota que incluía varios navíos de la



De la llegada de los ingleses a Virginia. Tomado de Teodoro de Bry, *América (1590-1634)*, Madrid, Ediciones Siruela, 1992, pág. 19.

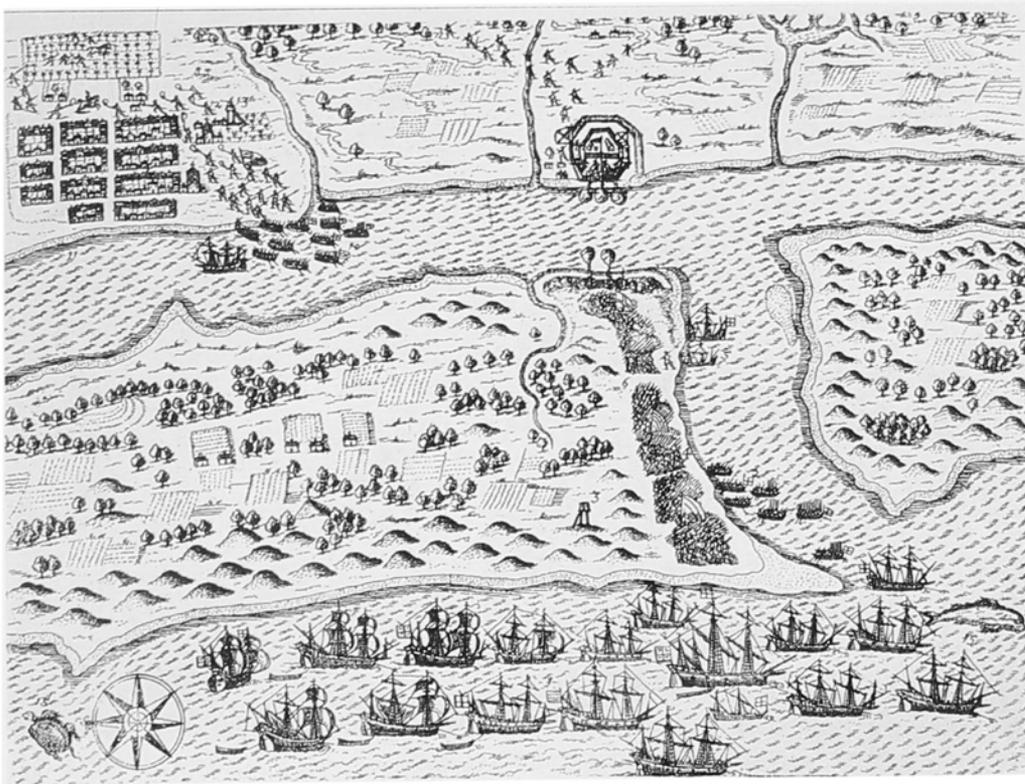
armada inglesa y muchos comandantes de origen noble. A pesar de esto, no todo le resultaría positivo.

### **1586: EL ASALTO DE DRAKE**

Ciertamente, el más lamentado ataque pirático a Cartagena de Indias en el siglo XVI fue el asalto de Francis Drake y su teniente Martin Frobisher en febrero de 1586. Drake dejó a la ciudad en humeante ruina, luego de ocuparla durante más de un mes. Sus vecinos, la mayor parte miembros de la burguesía, quedaron despojados de todas sus pertenencias y avergonzados por haber sido asaltados y robados con tanta facilidad. La larga y costosa recuperación de Cartagena después de este desastre fue, en cierto sentido, estimulada por un desafiante empeño colectivo, construido con las palabras “nunca jamás”.

Cabe, sin embargo, enfatizar que, aunque desde la perspectiva de los habitantes de Cartagena y quizá de la propia Corona española, el asalto de Drake fue un desastre sin atenuantes y, además, un episodio vergonzoso, difícilmente puede decirse que fue un resonante triunfo para los ingleses. Gran parte de las fuerzas de Drake, incluso varios capitanes prominentes, perecieron de fiebres o de heridas recibidas en los enfrentamientos durante las cinco semanas que permanecieron en Cartagena. En términos económicos, la ciudad les produjo un botín mucho menos cuantioso que el esperado. En síntesis, a pesar de lo terrible que pudo ser para los españoles, la expedición inglesa de 1585-1586 arrojó considerables pérdidas financieras, incluso para la reina Isabel I. Los beneficios, si los hubo, fueron políticos.

Drake había zarpado de Plymouth a mediados de septiembre de 1585 con 22 navíos y 2.300 hombres. Algunos de estos no eran marinos sino soldados con vasta



Conquista de San Agustín, ciudad en la costa oriental de América del Norte, hoy en el estado de La Florida, por parte de Sir Francis Drake, en Teodoro de Bry, *América (1590-1634)*, Madrid, Ediciones Siruela, 1992, pág. 262.

experiencia en los campos de batalla de Flandes. La expedición hizo escala en el puerto de Vigo, Galicia, como parte de un intento de liberar algunos buques comerciales embargados por los españoles ese mismo año. Pero el objetivo de Drake era en realidad capturar a los galeones hispanoamericanos que se esperaba arribarían por esos días a España por vía de las Azores. Increíblemente, y para los españoles evidencia incontrovertible de la mano de Dios, ambas flotas —la de Tierra Firme y la de Nueva España— atracaron en puerto sin incidente, habiendo logrado burlar a Drake. Su preciosa carga, muy pronto llevada a Sevilla, incluía los más grandes tesoros de plata, oro, esmeraldas y perlas vistos hasta entonces en España. Drake no tardó en enterarse de lo sucedido y, en la memoria que escribió de su viaje, anotó que “...se nos escapó por apenas doce horas todo el tesoro que el rey de España recibió de las Indias este año pasado, siendo la causa solo conocida por Dios; tuvimos en ese instante muy mal tiempo” (citado en Wright 1951, pág. xxxiii; traducción del autor).

Poco lograron los desafortunados corsarios hasta que la flota arribó a las islas de Cabo Verde, allí el pueblo afroportugués de Santiago fue objeto de un saqueo de alimentos y otras provisiones. El asalto, sin embargo, resultó una mala idea, pues muchos de los ingleses contrajeron lo que probablemente era malaria por *Falciparum*, el tipo más letal de la enfermedad. De cualquier forma, el hecho es que quizá unos 500 corsarios perecerían de fiebres recurrentes durante el resto de la expedición. La flota inglesa zarpó de Cabo Verde el 29 de noviembre y llegó a la isla caribeña de Dominica el 18 de diciembre para abastecerse de agua.

Luego de esta rápida travesía del Atlántico, Drake y sus compañeros se dirigieron a Santo Domingo, por esa época una ciudad mucho más prominente y mejor fortificada que Cartagena (Hoffman, 1980, págs. 155, 165-167). De hecho, Santo Domingo fue la sede de la primera Real Audiencia en América y era el lugar de



Edificio de la Inquisición en Cartagena. Tomado de Francisco Valiente Tinoco, *Cartagena Ilustrada*, Cartagena, s. n., 1920?, pág. 102.

residencia de muchos nobles españoles. No obstante, la ciudad cayó casi instantáneamente en manos de los ingleses el 1.º de enero de 1586, después de un audaz asalto nocturno que, en algunos aspectos, presagiaba lo que ocurriría en Cartagena un mes y medio después.

A pesar de ser declarado un 'Regalo del Año Nuevo' por los saqueadores, el asalto a Santo Domingo solo produjo unos 25.000 ducados, mucho menos que los centenares de miles que esperaban encontrar. Las fuentes inglesas de la época aseveran que, en verdad, este resultado no era sorprendente, toda vez que los tiránicos españoles habían despojado desde hacía mucho tiempo a los pobres nativos de La Española de todos sus tesoros. Además, Santo Domingo no era un punto clave para el transbordo de los tesoros de Perú o México hacia España. Para los ingleses, la importancia de Santo Domingo, al igual que, eventualmente, Cartagena, sería más simbólica que pecuniaria. Durante el asalto a Santo Domingo, un patache fue enviado de urgencia a Cartagena para advertir a sus vecinos del inminente peligro.

Como anotan Borrego Plá y otros (Castellanos lo comenta profusamente), el gobernador de Cartagena, Pedro Fernández de Busto, comenzó de inmediato a organizar las defensas y a pedir refuerzos a Tolú y Mompo (Borrego Plá, pág. 91). Sin embargo, frente a una fuerza inglesa de hasta 1.500 efectivos, Fernández de Busto solo pudo reunir con dificultad 450 arcabuceros, 100 piqueros, 54 unidades de caballería, y 100 arqueros indígenas. A este contingente se sumó un número desconocido de mosqueteros negros libres quienes, por razones de seguridad, no habían sido bien entrenados en el uso de armamentos. También eran pocos los cañones que había en la ciudad y sus alrededores para su defensa y, por si fuera poco, la pólvora y el plomo eran escasos. Aun con suerte, buen liderazgo, resistencia a las enfermedades tropicales, o la voluntad de Dios de su lado, no sería una lucha equilibrada para los defensores de Cartagena. De hecho, al final de cuentas, los cartageneros no tuvieron ni suerte ni buen liderazgo y, para muchos, hasta Dios los había abandonado.

Drake y sus corsarios llegaron directamente a la bahía exterior de Cartagena en la tarde del 19 de febrero de 1586. Sin pérdida de tiempo, esa misma noche Drake despachó a tierra una fuerza invasora bajo el mando de Christopher Carleill. Más por casualidad que por habilidad, pues era una noche muy oscura, los hombres de Carleill evadieron los palos envenenados colocados por los “indios amigos” de los españoles, y con igual facilidad franquearon las fortificaciones rudimentarias y las trincheras en La Caleta.

Los invasores persiguieron a los españoles que se batían en retirada hasta la propia ciudad; en ella solo encontraron la valiente resistencia de un viejo caballero, Alonso Bravo de Montemayor, y su alférez, Juan Cosme de la Sala. Este último resultó muerto en el enfrentamiento; Bravo fue herido, capturado y eventualmente liberado mediante el pago de un rescate. Durante las siguientes semanas de cautiverio, Bravo ayudó a negociar su propio rescate y el de la ciudad. Lo significativo fue que, antes de despuntar el sol, Cartagena se hallaba en manos de los corsarios; sus pocas y rudimentarias defensas habían demostrado ser tan frágiles como burbujas. Drake, por su parte, pensando que la suerte al fin lo favorecía, se sentía eufórico. Los aliviados escribanos ingleses anotaron en sus diarios que Dios seguramente había estado acompañándolos a lo largo de esa oscura y peligrosa noche.

Lo que ocurrió después de esta toma relámpago y casi sin derramamiento de sangre de “la llave dorada de las Indias” fue mucho menos dramático: cinco semanas de falsas cortesías entre caballeros y mucho tiempo regateando rescates. Los únicos episodios dramáticos fueron unos esporádicos actos de pillaje y de gratuita destrucción, como un cañonazo que echó por tierra la cúpula de la nueva iglesia mayor. Al final de cuentas, los cartageneros se despojaron de poco más de 100.000 ducados, la mayor parte representada en barras de plata. Las mujeres de la alta sociedad ofrecieron sus joyas de oro, perlas y esmeraldas, pero solo una parte fue aceptada por los asaltantes, quienes buscaban principalmente dinero. El resultado, al igual que en Santo Domingo, fue un gran desengaño para Drake y sus compañeros, aunque más tarde intentaran disimularlo. La idea de un asalto a Nombre de Dios (o aun a la Ciudad de Panamá) fue abandonada por la escasez de víveres y por los estragos que las enfermedades contraídas en Cabo Verde o en la propia bahía de Cartagena seguían haciendo entre soldados y tripulación. Luego de un imprevisto regreso a Cartagena para descargar una nave averiada, Drake abandonó la ciudad para siempre el 24 de abril.

Tras recorrer la costa norte de Cuba a fines de mayo buscando infructuosamente las elusivas flotas, los ingleses atravesaron el estrecho de la Florida y se dirigieron hacia el pequeño pueblo de San Agustín, que fue saqueado e incendiado a principios de junio. En aquel lugar no hallaron tesoro alguno. Drake navegó entonces hacia el norte e hizo escala en las islas de la incipiente colonia inglesa de Virginia (actualmente los *Outer Banks* o cayos de Carolina del Norte), allí ayudó a evacuar a unos colonos bajo el mando de Ralph Lane que estaban muriendo de hambre. Los corsarios llegaron finalmente a Inglaterra a fines de diciembre de 1586, con poco que mostrar fuera de una larga lista de sus propias bajas y de relatos sobre las humillaciones a que habían sometido a los españoles en Santo Domingo y Cartagena.

Por suerte, Cartagena no sería objeto de más ataques piráticos serios hasta fines del siglo XVII. De hecho, como respuesta al ataque inglés de 1586, la ciudad fue transformada con bastante rapidez de un pueblo somnoliento, poco poblado y mal

defendido al gran puerto y refugio marítimo que puede apreciarse hoy. El ingeniero militar italiano Juan Bautista Antonelli fue despachado a la ciudad después de la toma de Drake como el primero de una larga lista de ingenieros encargados de diseñar y construir un completo entramado de baluartes y murallas. Como se sabe, por esta época, luego de ese incidente específico, el sistema defensivo hispanoamericano en general fue ampliado considerablemente con cuantiosas inversiones. Cartagena, después de Drake, parece un perfecto ejemplo de la idea de costos o pérdidas dinámicas de Anderson —el precioso dinero de las Indias destinado a obras locales estáticas e improductivas—.

En cuanto a Drake, la suerte lo abandonó por completo pocos años después de su célebre triunfo sobre la Armada Invencible en 1588. Drake murió en 1596 de fiebres, o quizá disentería, cerca de la costa norte de Panamá, durante una tentativa final de montar un asalto a Tierra Firme. Los documentos del viaje sugieren que, después de varias semanas acosando las rancherías de perlas de Riohacha, los corsarios decidieron dejar a Cartagena en paz. Por ello, optaron por dirigirse a Nombre de Dios, sin saber que este viejo e inhóspito puerto ya había sido abandonado por los españoles para establecer nuevas defensas en Portobelo.

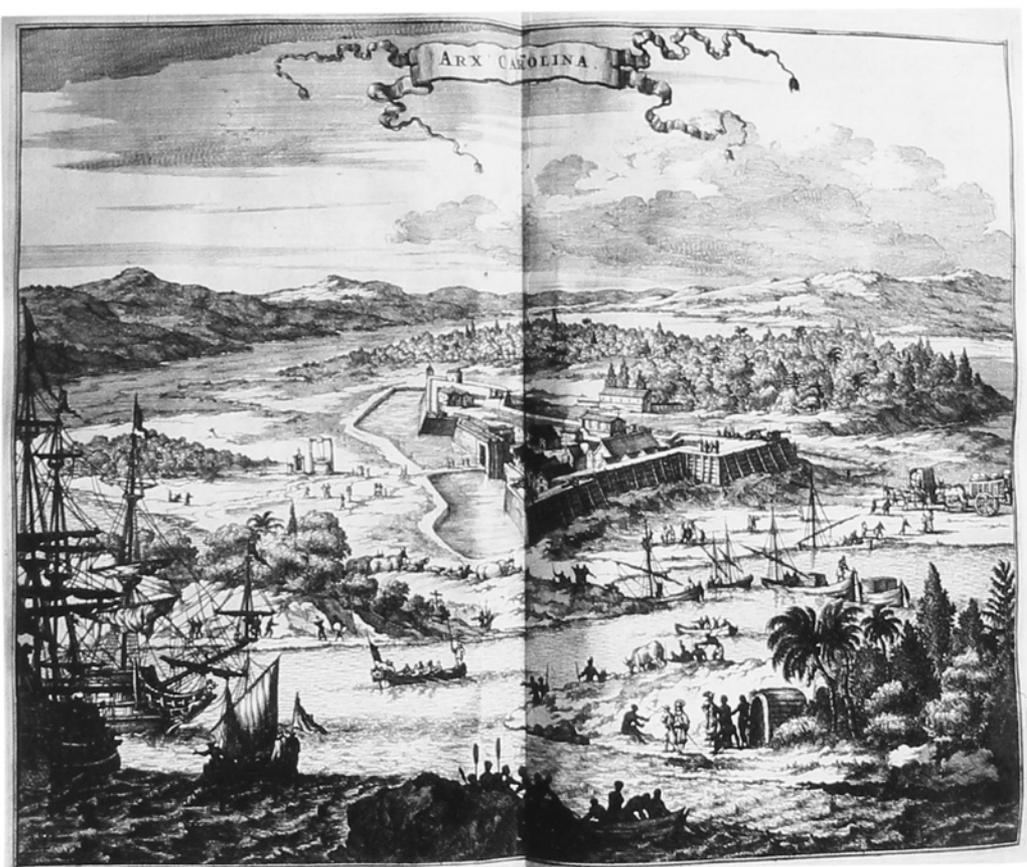
### **ALGUNOS TEMAS A CONSIDERAR**

¿Qué lecciones se pueden extraer de estos episodios de temprana piratería y pillaje en Cartagena y sus alrededores? Más específicamente, ¿cómo podemos entenderlos en el contexto de su tiempo?

En primer lugar, la experiencia del siglo xvi se tradujo en que la Cartagena colonial fue una ciudad construida como respuesta directa a la amenaza pirática, tanto real como imaginaria. Incluso podría decirse, sin riesgo de exagerar, que la ciudad es un museo a los temores coloniales. Esta, por supuesto, no es una conclusión original, toda vez que la mayoría de los historiadores de sus fortificaciones han consignado algo parecido. Pero vale la pena reiterarlo: sin Drake y los demás corsarios del siglo xvi, Cartagena se habría desarrollado en forma diferente.

Un segundo punto se refiere a la naturaleza misma de la piratería en el siglo xvi. Es de subrayar que, a diferencia de la piratería más anárquica (o “terrorista”, según Earle) de finales del siglo xvii y principios del xviii, los ataques de los corsarios a Cartagena en el siglo xvi formaban parte de una tradición aventurera medieval comparable a las actividades de los conquistadores españoles. Este contraste es fundamental para entender las dinámicas de interacción entre ambos bandos, tanto las actuaciones de Drake y otros como la respuesta de españoles como Alonso Bravo de Montemayor. Esta clase de piratería era con frecuencia un asunto galante, aun caballeresco, entre personajes de alto rango, sin muchos temores —o expectativas de ayuda— de un estado o agente de gobierno centralizado (salvo la posible excepción de la Inquisición, como se examinará enseguida). A Drake, por ejemplo, le gustaba cenar con sus prisioneros españoles más eminentes, a quienes consideraba como sus pares sociales. Según fuentes tanto inglesas como españolas, aparentemente los españoles también disfrutaban de su hospitalidad, aunque tal vez para apartar sus pensamientos, al menos por un breve tiempo, de la idea del pago de un rescate.

Las incursiones piráticas del siglo xvi —fuesen ellas francesas o inglesas— estaban políticamente ligadas más a hombres provenientes de la nobleza que a na-



Carolina (Estados Unidos), John Ogilby, *América*, Londres, 1671, págs. 204-205.

ciones-estados, y también eran independientes en el campo financiero. Así, su legitimidad podía ser casi siempre negada con éxito. En términos sociales, estas expediciones eran rígidamente jerarquizadas y no democráticas. Los hombres de Drake, al igual que los de Cortés o los de Jiménez de Quesada, solo esperaban recibir una participación modesta del botín, estipulada por un contrato escrito cuyos términos estaban atados a su condición social y a su contribución material a la empresa (de manera usual armas). Los marinos comunes, si tenían suerte, apenas se les pagaban jornales y muchos recibían solo azotes y raciones mínimas que los exponían a contraer escorbuto. El objetivo primario de estos asaltos en la época de Drake, quien era distinguido como un capitán severo, no era una gran fiesta y borrachera en alguna isla o playa exótica, sino la obtención de ganancias para los inversionistas de la empresa y de honores para los participantes de alto rango. Los corsarios holandeses del siglo xvii ampliarían este modelo, incorporándole características más modernas como la formación de compañías permanentes de piratería.

Otro elemento medieval de la piratería del siglo xvi tiene que ver con la religión, y más específicamente con lo que podría llamarse una nueva cruzada. La mayoría de los piratas de la época se consideraban a sí mismos guerreros de su propia fe, sin importar qué tan hipócritas fueran en el cumplimiento de los preceptos religiosos en sus vidas cotidianas (como bien se sabe, en la época del asalto de Drake, en 1586, había en Cartagena hasta unos cuantos esclavos de galera musulmanes, para quienes las batallas religiosas en el Mediterráneo eran un recuerdo vivo). Para muchos otros, el peligro era el reto bastante reciente del protestantismo frente al catolicismo —un asunto de tanta significación en Francia que, para la época de Drake, ese país se había enfrascado en una guerra civil y prácticamente había abandonado sus aventuras ultramarinas—.

Para el Santo Oficio de la Inquisición —que, por supuesto, no constituyó una amenaza directa para ellos sino hasta 1610— era mucho peor la herejía de los piratas que su codicia, que era un pecado mortal común. Un gran temor manifestado en innumerables documentos del periodo era que corsarios protestantes como Drake y Jacques de Sores podían “infectar” las mentes ciertamente dóciles de indígenas, cimarrones y esclavos negros. Por su parte, los corsarios del siglo *xvi* hicieron de los curas y frailes católicos víctimas especiales de sus peores instintos asesinos. Esta práctica de perseguir figuras religiosas continuó entre los piratas y bucaneros del Caribe hasta el siglo *xviii*.

En tercer lugar, un punto clave sobre la piratería del siglo *xvi* que casi no se menciona, aunque las fuentes documentales abundan en evidencia al respecto, es que, aunque los ataques de Drake y otros representaban una carga para las finanzas del imperio —y Cartagena era el gran ejemplo americano de enormes gastos defensivos—, los residentes locales de todas las clases sociales podían encontrar maneras de beneficiarse de la amenaza pirática. Habiéndose completado casi del todo en la costa y el interior de la actual Colombia y en otras partes el sometimiento de la población nativa en la segunda mitad del siglo *xvi*, los súbditos hispanoamericanos hallaban en la lucha contra los piratas las formas más expeditas de alcanzar honores, promociones y hasta cabida en la burocracia política y militar. En centenares de cartas y peticiones al Consejo de Indias enviadas desde la Nueva Granada y otros territorios coloniales se advierte la importancia de la lucha contra el “pirata hereje” como fórmula de avance personal. Muchos participarían de manera repetida en expediciones para tal fin, caminando o navegando enormes distancias y apostando bienes y fortuna para lograr un enfrentamiento exitoso con los malvados extranjeros.

Aun los artesanos, los esclavos y los nativos hallaron en esto un vehículo de avance desde los primeros tiempos del periodo colonial, desempeñándose como centinelas, soldados y suministradores de alimentos, materiales y transporte. La permanente amenaza pirática, en síntesis, mantuvo a muchas personas empleadas en Cartagena y sus afueras décadas antes de la construcción de las murallas. Este es el otro lado de la noción de Anderson de pérdidas dinámicas: una ciudad dependiente de la amenaza pirática para gran parte de su vitalidad económica.

En cuarto lugar, se observa también en los documentos y en los escritos producidos por ambos bandos después de Drake —pero con especialidad en las fuentes españolas— mucha evidencia incontrovertible del surgimiento de una nueva identidad criolla ligada a un sentimiento de pertenencia religioso-cultural al mundo imperial hispánico. Ignorando por el momento los muchos “varones ilustres” de Castellanos, era mucho más probable que los esclavos africanos y los indígenas nativos, aunque potencialmente traidores, fueran defensores acérrimos del imperio —el mundo católico contra el hereje depredador protestante— (Lane, 2001). En todas las colonias, los súbditos no españoles mostraron la mayoría de las veces su lealtad en la lucha contra los piratas extranjeros, si bien esperaban ser recompensados por ello. Más que ningún otro factor, la defensa de las Indias contra el enemigo extranjero daba a todos sus habitantes un sentido de pertenencia.

Este nuevo sentido de solidaridad hispánica ante la amenaza de un mar de herejes depredadores del norte de Europa es, por supuesto, una característica distintiva para Castellanos y sus contemporáneos, pero aparece así mismo en las cartas comunes y las numerosas probanzas de méritos y servicios. No obstante, es



En septiembre de 1628 la flota de plata española con el tesoro de Nueva España fue capturada por el general holandés Pieter Peters Hayn en la bahía de Matanzas (Cuba). Tomado de Teodoro de Bry, *América (1590-1634)*, Ediciones Siruela, 1992, pág. 432.

tal vez prudente no darles a Castellanos y a estas cartas una interpretación muy literal, toda vez que la figura del colono sitiado y amenazado siempre tuvo su utilidad retórica. Para los colonos en general, y muy especialmente para los habitantes de un puerto principal como Cartagena, la piratería podía tener tanto su aspecto positivo como negativo. Fuera de las enormes sumas que recibió Cartagena a través del situado durante los siglos XVII y XVIII, la amenaza pirática fue siempre puesta de relieve, ya que se convirtió en instrumento invaluable para obtener concesiones tributarias, como ocurrió en forma repetida entre los canoeros de perlas de Riohacha.

De otra parte, sí parece haberse desarrollado entre los colonos una creciente conciencia de que los extranjeros como Drake gozaban de superioridad en artillería, en su conocimiento de las costas y en otros detalles cuasicientíficos o técnicos. Los orígenes en el periodo de lo que podría llamarse un complejo de inferioridad técnica frente a los invasores del norte de Europa han sido examinados en gran detalle por la crítica literaria Nina Gerassi-Navarro (1999). De esta época en adelante, el tema de los éxitos (muchas veces exagerados) de los piratas como reflejo del subdesarrollo colonial persistiría hasta nuestros tiempos: Drake mirado a través del lente de Eduardo Galeano.

## CONCLUSIONES

La piratería fue con seguridad una influencia principal en el desarrollo de Cartagena en el siglo XVI. Al menos en tres ocasiones —1544, 1560 y 1586— la ciudad fue

víctima de gran destrucción y pérdidas financieras como resultado de incursiones piráticas, dos veces a manos de franceses y una de ingleses. Con razón, los habitantes de la ciudad temían por sus vidas y bienes. No obstante, vale la pena recordar que a Cartagena *nunca* le fue hurtado aquello que más codiciaban los piratas: el tesoro que cada año era despachado a España, el cual normalmente ascendía en esa época a cientos de miles de pesos en oro, esmeraldas y perlas provenientes solo de la Nueva Granada. Muchos millones más en plata eran aportados por las minas de Potosí, Zacatecas, Guanajuato y otros centros.

Tal como lo anotó la historiadora Irene Wright hace muchos años, aun en medio de la gran expedición de Drake de 1585-1586, que incluyó escalas destructivas en España, La Española, Cartagena y Florida, ambas flotas españolas —las de 1585 y 1586— llegaron a su destino en Sevilla vía Sanlúcar sin ningún incidente, cargadas de plata y oro por toneladas (Wright, 1951). El flujo de metales preciosos continuó con pocas interrupciones hasta la tercera década del siglo xvii, cuando, en 1628, el holandés Piet Heyn se apoderó del gran tesoro en la bahía de Matanzas. De manera que Drake pudo haber “chamuscado la barba del rey de España”, como él mismo solía decir, pero solo eso logró, a pesar de que fue el arquetipo de los piratas de su época.

Los piratas que acosaron a Cartagena en el siglo xvi fueron, por lo tanto, muy poco exitosos como ladrones. Tanto ellos como sus víctimas buscaban honores en los encuentros armados y ambas partes actuaron motivadas por el odio religioso. Podría decirse, sin embargo, que en esta cruzada de corte medieval los corsarios de este siglo fueron algo más exitosos en lograr sus fines. Después de todo, en 1580, tras su célebre circunnavegación del mundo, Drake fue armado caballero por la reina Isabel I, algo que parece haber significado mucho para él.

En lo que luce moderno todo esto es en el aspecto tecnológico. La construcción naval, la fabricación de armas y la arquitectura defensiva fueron todas actividades que tuvieron transformaciones radicales en el curso del siglo xvi. Las naves y las armas de Drake fueron, en general, más efectivas que aquellas que enfrentó en muchas partes, y especialmente en los confines del Imperio español. Su superioridad técnica convenció a los defensores españoles e hispanoamericanos acerca de la necesidad de reducir esa brecha. Los corsarios holandeses de la siguiente oleada pirática también sacarían partido de su acceso a la más sofisticada tecnología militar y científica de la época. De hecho, la revolución militar que tuvo lugar en Europa durante estos años generó cambios profundos en muchos campos, desde los encuentros navales hasta las tácticas poliorcéticas. Ya eran cosa del pasado los caballeros andantes y las justas de antaño, y con ellos las aventuras románticas al estilo de Amadís de Gaula. Por lo tanto, la trascendental decisión de dejar a Cartagena en manos de ingenieros militares, empezando con Antonelli, produciría una urbe concebida como un polígono antipirático, una ciudad más militar que civil.

Comenzando en el siglo xvi, Cartagena se transformaría de un pueblo soñoliento y en ocasiones próspero a un gran experimento urbanístico para la defensa contra los ladrones marítimos. Al igual que enjambres de langostas o epidemias de viruela, los piratas tendían a aparecer en oleadas impredecibles. Aunque se recibieran noticias de un ataque inminente, no se podía estar seguro de su veracidad; las falsas alarmas eran un hecho cotidiano de la vida colonial y mantenían vivo el temor sin que necesariamente hubiera maleantes en los alrededores. En consecuencia, nunca fue asunto fácil responder de manera racional a la amenaza

pirática, mucho menos calcularla más allá de cierta probabilidad según la época del año. Ya que no se podía estar seguro de lo que hombres como Drake podían lograr hacer, dada su rara combinación de astuta destreza y diabólica furia, el único recurso, además de unos resistentes baluartes defensivos, era rezar. La oración barroca tenía también sus monumentos en Cartagena, de modo que sus iglesias y conventos son otro vestigio del temor colectivo al pirata hereje, pues formaban parte de la defensa de la ciudad, tanto como sus sólidas murallas de piedra coralina.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- 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). D. Justo Zaragoza (ed.), Madrid, Imprenta de Manuel G. Hernández, 1883.
- ANDERSON, John L., "Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation", en C. R. Pennell (ed.), *Bandits at Sea: A Pirates Reader*, Nueva York, New York University Press, 2001, págs. 82-106.
- ANDREWS, Kenneth R., *The Spanish Caribbean: Trade and Plunder, 1530-1630*, Nueva Haven (Connecticut), Yale University Press, 1978.
- ANDREWS, Kenneth R. (ed.), *The Last Voyage of Drake and Hawkins*, Londres, Nueva York, Cambridge University Press, Hakluyt Society, 1972.
- BENZONI, Girolamo, *La historia del Mundo Nuevo* (1565), Caracas, Academia Nacional de la Historia, 1967.
- BORREGO PLÁ, María del Carmen, *Cartagena de Indias en el siglo XVI*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1983.
- BURG, Barry R., *Sodomy and the Pirate Tradition*, Nueva York, New York University Press, 1983.
- CASTELLANOS, Juan de, *Discurso de el capitan Francisco Draque* (1586-1587), Madrid, Instituto de Valencia de Don Juan, 1921.
- EARLE, Peter, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen, 2003.
- FEIJOO MARTÍNEZ, Ramiro, *Corsarios berberiscos: el reino corsario que provocó la guerra más larga de la historia de España*, Barcelona, Carroggio/ Belacqva, 2003.
- GERASSI-NAVARRO, Nina, *Pirate Novels: Fictions of Nation Building in Spanish America*, Durham (Carolina del Norte), Duke University Press, 1999.
- GOSSE, Philip, *The History of Piracy*, Londres, Longmans, Green, 1932.

- HAMPDEN, John (ed.), *Francis Drake, Privateer: Contemporary Narratives and Documents*, Tuscaloosa, University of Alabama Press, 1972.
- HILL, Christopher, "Radical Pirates", en *The Collected Essays of Christopher Hill*, vol. 3. *People and Ideas in Seventeenth-Century England*, Amherst (Massachusetts), University of Massachusetts Press, 1986.
- HOFFMAN, Paul, *The Spanish Crown and the Defense of the Caribbean, 1535-1585: Precedent, Patrimonialism, and Royal Parsimony*, Baton Rouge, Louisiana State University Press, 1980.
- KEELER, Mary Frear (ed.), *Sir Francis Drake's West Indian Voyage, 1585-86*, Londres, The Hakluyt Society, 1981.
- KELSEY, Harry, *Sir John Hawkins: Queen Elizabeth's Slave Trader*, Nueva Haven (Connecticut), Yale University Press, 2003.
- \_\_\_\_\_. *Sir Francis Drake: The Queen's Pirate*, Nueva Haven (Connecticut), Yale University Press, 1998.
- LANE, Kris E., "Punishing the Sea Wolf: Corsairs and Cannibals in the Early Modern Caribbean", en *New West India Guide*, vol. 77, núms. 3&4, 2003, 201-220.
- \_\_\_\_\_. *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500-1750*, Armonk (Nueva York), M. E. Sharpe, 1998.
- LÓPEZ NADAL, Gonçal, "Corsairing as a Commercial System: The Edges of Legitimate Trade", en C. R. Pennell (ed.), *Bandits at Sea: A Pirates Reader*, Nueva York, New York University Press, 2001, págs. 125-136.
- LUCENA SALMORAL, Manuel, *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*, Madrid, Mapfre, 1992.
- MARLEY, David F., *Pirates and Privateers of the Americas*, Santa Barbara (California), ABC-Clio, 1994.
- MOREAU, Jean-Pierre, *Pirates: flibuste et piraterie dans la Caraïbe et les Mers du Sud (1522-1725)*, París, Tallandier, 2006.
- MCDERMOTT, James, *Martin Frobisher: Elizabethan Privateer*, Nueva Haven (Connecticut), Yale University Press, 2001.
- PÉROTIN-DUMON, Anne, "The Pirate and the Emperor: Power and the Law on the Seas, 1450-1850", en C. R. Pennell (ed.), *Bandits at Sea: A Pirates Reader*, Nueva York, New York University Press, 2001, págs. 25-54.
- PETERSON, Mendel, *The Funnel of Gold: The Trials of the Spanish Treasure Fleets as they Carried Home the Wealth of the New World in the Face of Privateers, Pirates, and the Perils of the Sea*, Boston, Little, Brown, 1975.

REDIKER, Marcus. *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*. Boston, Beacon Press, 2004.

SEGOVIA SALAS, Rodolfo. *The Fortifications of Cartagena de Indias: Strategy and History*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1982.

SUGDEN, John. *Sir Francis Drake*. Nueva York, Henry Holt, 1990.

THOMSON, Janice E., *Mercenaries, Pirates, & Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*. Princeton, Princeton University Press, 1994.

WRIGHT, Irene A., *Further English Voyages to Spanish America, 1583-1594*. Londres, Hakluyt Society, 1951.