

ARTÍCULOS

PIRATERÍA Y CORSO EN LA ESPAÑOLA: 1550-1650.

Francisco Cabezos Almenar
Universidad de Murcia
francisco.cabezosa@um.es

Resumen: El siguiente trabajo pretende analizar de manera breve la presencia de corsarios y piratas en la isla de La Española entre los mediados del siglo XVI y los mediados del XVII, realizando una breve visión de sus actores, características y consecuencias para establecer la relación entre el desarrollo corso-pirático y la evolución de algunos aspectos de la Isla en ese tiempo.

Palabras clave: Piratería, corso, La Española, corso-piratería, contrabando, América Colonial.

Title: PIRACY AND PRIVATEERING IN HISPANIOLA: 1550-1650.

Abstract: The aim of this study is to analyze briefly the presence of piracy in Hispaniola between mid-sixteenth and mid-seventeenth centuries, giving a brief insight about actors, characteristics and consequences so as to establish a relation between the piracy's development and the evolution of some aspects about the Island in this period.

Keywords: Piracy, privateering, Hispaniola, privateering-piracy, smuggling, Colonial America.

1. Introducción

Este estudio pretende ofrecer una visión de la piratería y el corso en la isla de La Española entre mediados del siglo XVI y la primera mitad del XVII, con el objetivo de plantear el desarrollo de estas actividades y sus características, relacionándolas con otros aspectos concretos de ese contexto geográfico y temporal.

Desde mediados del siglo XX encontramos especialistas en historia dominicana, como Manuel Peña Batlle en los 50, o Frank Moya Pons y Roberto Cassá en los 70 y 80, que renuevan, llegando a nuestros días, los sucesivos estudios de historia colonial y contemporánea del territorio que actualmente ocupan la República Dominicana y Haití, planteando las bases sobre el estudio socioeconómico de la historia colonial dominicana. Estos autores inciden en las actividades de contrabando, corso y piratería para explicar algunos de los procesos más importantes de la isla en la Edad Moderna, dando más preponderancia a la primera

Recibido: 08-03-2016
Aceptado: 15-13-2016

Cómo citar este artículo: CABEZOS ALMENAR, Francisco. Piratería y corso en La Española: 1550-1650. *Naveg@américa. Revista electrónica editada por la Asociación Española de Americanistas* [en línea]. 2016, n. 16. Disponible en: <<http://revistas.um.es/navegamerica>>. [Consulta: Fecha de consulta]. ISSN 1989-211X.

de estas actividades. Trataríamos aquí de innovar en la medida en que realizamos un análisis en el que se parte de la actividad de corso-piratería para analizar su incidencia en un ejemplo concreto, La Española en este caso, aunando así los estudios sobre piratería y las tesis socioeconómicas de los más importantes historiadores dominicanos, y profundizando así en el desarrollo de la causa y no solo en la consecuencia.

A los anteriores autores sumaremos los estudios sobre piratería de otros como Manuel Lucena Salmoral, Paul Butel o Leopoldo Daniel López Zea, quienes se unen a una corriente de historiadores que, desde los años 80-90 hasta nuestros días, vienen actualizando los estudios sobre piratería en la Edad Moderna y sus repercusiones en el mundo Atlántico y la América colonial. Anteriores a ellos destacan nombres como Kenneth Andrews en los 60, teniendo que recurrir a principios del siglo XX para ver los primeros estudios concretos sobre la piratería en el Atlántico. Por lo tanto, la piratería en la Edad Moderna sería un tema muy tratado a principios del siglo XX, actualizado principalmente entre los 70-90, pero relativamente poco profundizado en los últimos años en lo referente a América, salvando los trabajos sobre corso atlántico durante la Guerra de los Treinta años y los recientes estudios sobre el corso vasco en el Atlántico durante el XVII. También se recurrirá a la obra *Piratas de América*, de Alexander Oliver Exquemelin y datada en 1678, suponiendo una fuente primaria importante tanto para el tema como para la zona que se analiza.

Se pretende así plantear la relación entre la carencia defensiva de la región dominicana y el desarrollo de la corso-piratería y el contrabando. Así mismo pretendemos plantear como estas acciones ilícitas son las que moverán una parte importantísima de los aspectos socioeconómicos de La Española, así como las políticas defensivas proyectadas como respuesta. También se pretende ver la relación entre corso-piratería y contrabando, demostrando como La Española es el mejor ejemplo para establecer que no son mecanismos aislados y, por lo tanto, tienen relación entre ellos.

Los autores arriba expuestos y sus obras sentarán la base historiográfica desde la que parte este trabajo, respaldando los datos ofrecidos por la documentación primaria encontrada en referencia a las actividades de piratería, corso y contrabando en La Española durante los siglos XVI-XVII.

2. Piratería y corso: planteamientos teóricos y contextualización americana

Antes de abordar el tema, habría que matizar algunos aspectos sobre la naturaleza del corsario y la del pirata pues, entre ambos, hay diferencias que en ocasiones pueden pasar desapercibidas para aquellos no familiarizados con la terminología. Es habitual que cualquier persona al pensar en corsario o en pirata los perciba como entidades de naturaleza similar, tanto en la figura física como incluso en la teórica o judicial y es que, realmente la línea que divide a un pirata de un corsario es tan fina y relativa que tan solo los matices legales son capaces de dotar a cada cual de características propias.

Se entenderá por corsario a aquel que habiendo obtenido previamente un permiso de un determinado estado, conocido como *patente de corso*, realiza acciones contra los intereses de otro país. De dichas acciones percibirá algún beneficio, pero actuando siempre bajo el amparo de una bandera determinada que le ofrece garantías por su servicio. Frente a esta figura se situaría al pirata, pudiendo definirlo como un particular cuyas acciones no se corresponden a ningún interés estatal, sino al suyo propio. Sería el corsario una herramienta militar, mientras que el pirata atendería más bien al bandidaje. Será en la Edad Moderna cuando se establezcan estas diferencias, debido sobre todo a que las distintas realidades que surgen desde el siglo XV permiten legislar de manera más concisa que en otros tiempos sobre piratería y sobre la figura del corsario.

Respecto a esta distinción, algunos especialistas en derecho marítimo han realizado interesantes estudios donde se plantean estas características, recurriendo en este trabajo a José Luis de Azcárraga y su obra *El corso Marítimo* (1950), en la cual se pueden analizar estas características descritas, así como establecer la línea de separación entre corso y piratería en la validez legal de las pautas acordadas en la patente. Todo aquello que se salga de esos puntos acordados en la patente de corso será considerado acto de piratería y provocará la catalogación del que incumpla dicho contrato como pirata, quedando a merced de la ley de aquel que lo aprese o incluso de su propio país¹. Estos matices legales que teorizan las figuras del corsario y del pirata, son claves para poder entender más adelante las actuaciones de algunos de los protagonistas del estudio.

Contextualizando el desarrollo de la piratería en América, hay que entender que la piratería, en líneas generales, es una actividad que traspasa las barreras históricas y geográficas, es decir, encontramos piratería en distintas partes del mundo a lo largo de la historia, desarrollándose de manera distinta en cada lugar y en cada momento. Este desarrollo histórico se une a finales de la Edad Media al surgimiento de la idea de comisionar a particulares que actuaran en nombre de un territorio o un rey para desarrollar sus guerras navales, surgiendo la figura del corsario². Será sin embargo la Edad Moderna la que de fuerza a este desarrollo, evolucionando el corso a lo largo de los siglos XV-XVI y diferenciándolo con el tiempo de la piratería. Hasta la llegada de las armadas nacionales de finales del siglo XVII y principios del XVIII, serán estas fórmulas las que configuren las fuerzas navales de los diferentes estados³.

No obstante, hay que tener en cuenta que durante el siglo XVI este tipo de guerra naval y los escenarios donde se desarrollan son los que explican la caracterización del corsario plenamente diferenciado del pirata. Esto ocasiona que durante este siglo no se pueda hablar de corsario o pirata en los términos que distinguimos legalmente, debido a dos motivos principales: la plena regulación de las garantías del corsario, y las actividades que los distingue. Respecto al primero, no será hasta mediados del XVI cuando se den las primeras patentes de corso que

¹ AZCARRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis. *El corso marítimo*. Madrid: 1950, pp. 27-36.

² *Ibidem*, pp. 131-132

³ *Ibidem*, pp. 147-149

otorguen a la figura del corsario el amparo legal de un estado determinado⁴. Además, las acciones de los mismos rozarían e incluso pasarían, en muchas ocasiones, las competencias de esos pactos acercándolos a la piratería al atacar en tiempos de paz o recurriendo al contrabando. Por estas razones sería más correcto adoptar el término de *corso-piratería* en el siglo XVI, partiendo de postulados como los planteados por Manuel Lucena Salmoral y sus explicaciones sobre las distintas características de *piratas, corsarios, filibusteros o bucaneros*⁵. Esta situación cambia hacia el siglo XVII definiendo más las diferencias y marcando realmente los conceptos modernos de corsario y pirata.

Será por lo tanto a principios del siglo XVI cuando los corso-piratas se expandan por el Atlántico, enfrentando intereses de los estados más poderosos en el momento: Francia, Inglaterra, España, Portugal⁶. Y será en el Atlántico del sur de Europa donde se forjarán los primeros nombres que con posterioridad darán el salto a América, buscando las riquezas que de allí llegan, todo esto en el momento en que España y Portugal se reparten los mares ante la expansión portuguesa por África y la llegada de Colón a las Antillas, casualmente a la isla de La Española, que será el centro de este pequeño estudio.

La nueva realidad atlántica, lleva a otras potencias a mirar con recelo lo pactado por las Monarquías Ibéricas en Tordesillas (1494), al punto de que Francisco I de Francia (1494-1547), recurra al apócrifo *Testamento de Adán*⁷ para justificar su presencia en el Nuevo Mundo. Este hecho simbólico llevó a que desde finales del siglo XV en adelante, una oleada de corso-piratas franceses se dedicasen a atacar las naves que traían los primeros bienes americanos hacia la Monarquía Hispánica en el triángulo conformado entre las Azores, las Canarias y la Península⁸. Pronto resonaron los nombres de aquellos atacantes en las cabezas de los primeros marinos de la Ruta de Indias, tales como Maigot, Le Clerc o Fleury. A pesar de la presencia extranjera en aguas americanas desde la primera década del XVI, en cuyos años ya encontramos los primeros asaltos a villas de La Española y del Caribe, serían las primeras campañas militares en aguas americanas en la segunda y tercera década del XVI las que establecen la llegada de una corso-piratería más organizada. Esta será la que lleve a cabo el juego de hostigamiento a la Monarquía hispánica⁹. De la misma manera aparecerán los primeros piratas que, sin embargo, no tendrán tanta importancia hasta llegados prácticamente al siglo XVII. Respecto a estos, destacaremos que el primer pirata reconocido en América, el cual actuaría entre 1508-1509, sería un vecino de Isabela, en La Española: Bernardino de Talavera¹⁰. Con el corso y la piratería aparecerían además otras actividades íntimamente ligadas, como el contrabando, del que algunos autores ya han

⁴ BUTEL, Paul. *Les Caraïbes au temps des flibustiers*. Paris: Aubier Montaigne, 1982, pp. 33-35.

⁵ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Madrid: Síntesis, 2005, pp. 28-37.

⁶ En menor medida y de manera más tardía se introducirán otros como Holanda, o ya en el Báltico lo harán Dinamarca, Suecia, etc.

⁷ Libro bíblico apócrifo donde se recogería la herencia a la estirpe de Adán.

⁸ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Madrid: Síntesis, 2005, pp. 55-58

⁹ *Ibidem*, 55-75.

¹⁰ LOPEZ ZEA, Leopoldo Daniel. *Piratas del Caribe y del Mar del Sur en el siglo XVI*. Mexico D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, 2003, pp. 20-21.

planteado la unión a al corso y la piratería:

“Un hecho sorprendente y común a los corso-piratas ingleses y holandeses era la convicción de que tenían derecho a comerciar con los puertos españoles, saltándose el monopolio impuesto por los reyes peninsulares”¹¹.

América se convertirá por lo tanto en la plataforma en la que desarrollan este tipo de actividades, y en ese desarrollo tendrá La Española una gran importancia, tal como veremos en el desarrollo del tema.

3. La Española: marco de estudio

La isla de La Española, que actualmente comparten la República Dominicana (al este de la Isla) y Haití (al oeste), tuvo en época colonial y sobre todo en los primeros momentos de la conquista española, una importancia clave al ser la puerta de entrada al Caribe y a la América continental. Esta situación se mantuvo hasta la aparición de otros puertos americanos surgidos ante el avance de la conquista y colonización en el XVI-XVII. Además, la orografía de la Isla da pie a unas características propias: tres cordilleras delimitan las separaciones mencionadas y marcan la aparición de los valles centrales: la Cordillera Septentrional o Sierra de Montecristi, que marca la banda norte, la Cordillera Central, que alberga los picos más altos de las Antillas, y la Cordillera Oriental, la cual marca la banda sur¹². Esto permite explicar un desarrollo asimétrico en lo referente a actividades económicas, viendo con ello una región desarrollada en términos productivos-comerciales en el sureste de la isla, con Santo Domingo como centro principal y un oeste con menos densidad de población y una producción distinta¹³.

Desde la fundación en 1493 de La Isabela, el primer asentamiento estable, y durante las primeras décadas del siglo XVI, los españoles orientaron la explotación económica a la búsqueda de oro y especias que caracterizó la empresa indiana en su origen. De hecho, el descubrimiento de las minas del río Haina dio pie a la fundación en 1496 de Santo Domingo de la mano de Bartolomé Colón en el margen oriental de este río, trasladándose al margen occidental en 1502 con Nicolás de Ovando y convirtiéndose en la capital de La Española y principal puerto de entrada y salida de mercancías.

Se pondrá en marcha en 1503 el sistema de encomiendas sobre la población taína autóctona, al igual que se repartirá la tierra entre nuevos colonos, abogando así por la búsqueda de unos niveles de producción efectivos. Sin embargo hay que atender a una realidad preocupante durante las dos primeras décadas del XVI: la disminución del oro. Esto provocaría la salida paulatina de colonos hacia el resto de las Antillas y el Continente. El afianzamiento administrativo por parte de la Corona y las circunstancias descritas dan pie a la búsqueda de nuevos recursos para la

¹¹ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: Editorial MAPFRE, 1992, p. 93.

¹² Ver anexo 1

¹³ Plantaciones en el sur y ganadería en el centro-norte. En: CASSÁ, Roberto. *Historia social y económica de la República Dominicana*. Tomo I. Santo Domingo: Buho, 1987, pp. 71-74.

explotación económica de la Isla¹⁴. No obstante, a finales del primer tercio del siglo XVI se afianzan como bases de producción la actividad ganadera y la agrícola¹⁵. En la segunda mitad del XVI se dará impulso al azúcar, el cual no sólo supondrá la parte más importante de la reorientación económica, sino que también será un elemento clave en la transformación de la sociedad colonial de La Española al unir a su desarrollo la llegada de la esclavitud africana. Las riberas de los ríos Ozama, Haina, Niza, Nigua, Ocoa, Vía y Yaque del Sur serían los principales lugares de asiento de plantaciones e ingenios, dando pie con el desarrollo azucarero al afianzamiento de diversas ciudades y puertos como Puerto Real, Puerto Plata, La Yaguana, Azua o el propio Santo Domingo, el cual terminaría concentrando la mayor parte de la población isleña en detrimento de las poblaciones de los valles centrales y la banda norte, convirtiéndose en capital y puerto principal de la Isla.

Este tipo de planteamiento económico hace de La Española una colonia importantísima en su momento, estando condicionado al desarrollo de la Conquista en el Continente y a la aparición de los yacimientos de plata de México y Suramérica. Estos harían cambiar el eje comercial y los planes de defensa de la Corona para garantizar la seguridad de los envíos a la Península. A esto se suma la monopolización comercial impuesta desde la Península a sus colonias, que las hacen dependientes de la oferta y la demanda establecida por la metrópoli. La prohibición de comerciar con extranjeros no favorece tampoco el desarrollo económico de la Isla salvo en Santo Domingo, que como puerto principal sigue teniendo mayor movimiento.

La aplicación en la segunda-tercera década del XVI del sistema de *Flotas de Indias* da pie a que cambien las rutas comerciales importantes hacia Centroamérica, desde donde partían los convoyes rumbo a La Habana reuniéndose con otros navíos procedentes de otros puntos de América para iniciar el viaje de vuelta hacia la Península. A mediados del siglo XVI este sistema dejará a La Española en un segundo plano en lo que se refiere a importancia comercial, pudiendo explicar este hecho la ampliación de defensas en las rutas de metales que protegían las Flotas de Indias y en las ciudades donde estas recalaban, en detrimento de la protección de las rutas privadas que entraban y salían de La Española, haciéndolas vulnerables al corso y la piratería. Esto incrementaba los costes de transporte y, junto a la carencia de mercado causada por la monopolización, hacía que los comerciantes se mostraran reticentes a fletar navíos hacia Sevilla y viceversa generando así una situación de estancamiento cuasi continuado¹⁶.

Ante este panorama se desarrollarían actividades de contrabando que permitirían dar salida al almacén de productos demandados en Europa y que por las condiciones descritas albergaba La Española. De cara a finales del XVI y principios del XVII, el contrabando traería de cabeza a la Corona española, sirviendo de punto de fuga a los productores isleños que veían en el comercio contrabandista la

¹⁴ Escudos de conchas, la goma del copey, la *caña fístula* o la construcción naval surgen como actividades económicas florecientes.

¹⁵ Cueros, tabaco y azúcar sobre todo. CASSÁ, Roberto. *Historia social y económica de la República Dominicana*. Tomo I. Santo Domingo: Buho, 1987, pp. 78-81.

¹⁶ MOYA PONS, Frank. *Historia colonial de Santo Domingo*. Santiago: Universidad Católica Madre y Maestra, 1977, pp. 91-109.

solución a la monopolización del comercio indiano. Daban salida a los cueros y azúcares producidos en la Isla vendiéndolos a precios más altos que en Sevilla, además de obtener una oferta única de productos europeos de importación. A esto se le sumaría el hecho de que no debían arriesgar sus productos y ganancias en las rutas navales, donde se encontraban expuestos al azar de algún corsario, pirata o tormenta diera al traste con la transacción. Llegó a desarrollarse a tal punto que produjo carestías en Santo Domingo y otros lugares, al no llegar las mercancías desde las zonas de producción a los puertos, trastocando también las estructuras económicas al incentivarse la ganadería para la producción de cueros en detrimento de algunas plantaciones azucareras¹⁷.

La carencia de defensas efectivas y el apoyo de la población de la banda norteoeste al contrabando dieron al traste con las acciones paliativas de las que se intentó servir la Corona, llevando definitivamente a tomar la decisión de despoblar dicha franja, mucho más vinculada con el contrabando, en lo que se conocen como las *Devastaciones de Osorio de 1605-1606*¹⁸. A partir de aquí, vería La Española otro periodo de crisis socioeconómica importante, derivada de las Devastaciones, las cuales produjeron el declive de la producción de azúcar y cueros¹⁹, además de la apertura en la banda norte de una zona perfecta para el establecimiento de piratas y otros rapiñadores, siendo esto analizado más adelante.

La importancia de La Española en los siglos XVI y XVII en el plano geopolítico de la región, se explica por el interés en hacerse con las riquezas de un centro debilitado por la propia estrategia económica y militar de la Corona, que queda así a merced de corsarios y piratas.

4. Piratas y corsarios en La Española: 1550-1650

A mediados del XVI la corso-piratería había demostrado que, incluso más allá del interés político de mermar las capacidades de la Corona española en los nuevos territorios, este tipo de prácticas reportaban grandes beneficios ante el alto número de productos de los que se podía disponer asaltando las rutas navales y los primeros asentamientos españoles. La Española era clave en este sentido. Si previamente era punto de aprovisionamiento y primeras riquezas por su carácter de primera colonia en América, a mediados de siglo los intentos de desarrollo socioeconómico impulsaron la llegada de cada vez más hombres dispuestos a hacerse partícipes de sus fortunas.

Respecto a la obtención de esas riquezas, la acción violenta²⁰ no sería el único método desarrollado, dando cabida desde el principio de la presencia extranjera en la isla al contrabando como alternativa. En este sentido tendríamos que hablar de dos tipos de contrabando, ante lo que distinguiré las *acciones de consentimiento*

¹⁷ CASSÁ, Roberto. *Historia social y económica de la República Dominicana*. Tomo I. Santo Domingo: Buho, 1987, pp. 87-93

¹⁸ Llamadas así por el gobernador Antonio de Osorio.

¹⁹ CASSÁ, Roberto. *Historia social y económica de la República Dominicana*. Tomo I. Santo Domingo: Buho, 1987, pp.93-109.

²⁰ Saqueos, rescates, secuestros, etc.

Real y las acciones de iniciativa individual, identificando así en función de la naturaleza del contrabandista la manera en que se haga uso de la legalidad de una patente de corso o en menor medida de un permiso comercial, así como de la condición de pirata, para extraer beneficios en este tipo de transacciones²¹. Por lo tanto para el primer caso vemos cómo partiendo de una patente se realizan acciones más allá de lo reflejado en la misma legalidad, dando pie a los beneficios de un mercado negro a partir de un permiso que garantizaba el amparo de un estado ante acciones militares. Mientras que para el segundo caso veríamos cómo sin dar conocimiento de ello a un gobierno de origen, algunos particulares emprenderían empresas con carácter personal amparados por la situación de cada momento, como una guerra o la desprotección de alguna región, extrayendo así beneficios del contrabando y la acción corso-pirata.

Se podría considerar que la prohibición de comercio con extranjeros en el siglo XVI²², se presentaría como una medida proteccionista para la economía americana, atendiendo con ello a un intento de alejar a los extranjeros que acudían en los primeros años de ese siglo a mercader en las nuevas colonias, es decir, siguiendo las pautas del *mare clausum*. La mayoría de estos extranjeros estarían relacionados con las actividades corso-piratas, entendiéndose con ello que parte de estas prohibiciones giraban en torno a la prohibición de comerciar con corsarios franceses o de otras naciones. Esto refuerza la hipótesis de que las actividades de corso-piratería acelerarían la presencia de contrabando en América al traerlo consigo, pudiendo por lo tanto extrapolar esta premisa a La Española.

Veríamos así la estrecha relación que existe entre el contrabando y el desarrollo de la piratería en esta isla²³, puesto que los protagonistas de ambas acciones están íntimamente ligados y como se verá, el camino de muchos contrabandistas empieza con una patente de corso o viceversa, de la misma manera que lo harán aquellos considerados piratas. A las acciones de piratería contra las rutas marítimas de La Española les seguían en ocasiones acciones de contrabando, dando así salida a las mercancías robadas y recurriendo al mismo ante la carencia en el Caribe de bases comerciales de un determinado estado que permitieran reabastecerse o dieran garantías de mayor beneficio económico que en las condiciones presentadas por la población local. De la misma manera, la negativa de algún pueblo isleño o de algún comerciante a mercader con uno de estos corso-contrabandistas podía desembocar en un ataque contra ellos.

De cara al siglo XVII, el establecimiento de las bases piratas en Tortuga y la Gonâve²⁴ darían pie a que el contrabando repercutiera más en beneficios

²¹ MOYA PONS, Frank. *Historia Colonial de Santo Domingo*. Santiago: Universidad Católica Madre y Maestra, 1977, pp. 108-142

²² *Premáticas y ordenanzas que sus majestades ordenaron en este año de 1552 de la orden que se tiene que tener de aquí en delante de la caza y la pesca. Así mismo la premática sobre las cosas que no deben han de entrar en estos reinos y la orden que han de tener los mercaderes naturales, extranjeros y otras personas en sus libros y otras premáticas. Impresas en Alcalá de Henares en casa de Atanasio de Salcedo a 23 de abril de 1558, fechadas el 11/3/1552*. En: *Legislación Histórica de España*, 4ª ed. Julio de 2010. [Consulta: 12-05-2015]. Disponible en <<http://www.mcu.es/archivos/lhe/servlets/VisorServlet.jsp?cod=044164>>.

²³ Ver anexo 2.

²⁴ Con menor importancia respecto a Tortuga.

personales, dejando los corsarios el contrabando como una acción secundaria, sobre todo por su caracterización más estable como herramienta militar, lo cual no libraba de saqueos y apropiaciones. Francis Drake daría buen ejemplo de esto, tal como demostró en los años 80 del siglo XVI, con acciones como las de la llamada *Invencible inglesa*²⁵ o con ataques sobre algunas ciudades americanas, buscando debilitar la economía colonial española.

Visto esto, distinguiríamos el siglo XVI como un momento de acción legal en líneas generales para todas las naciones, es decir, de preponderancia de acciones corsarias. Por el contrario, la evolución del siglo XVII da pie, con la aparición del filibusterismo, al desarrollo de acciones cada vez más ajenas al beneficio de un estado. Sería el germen de la piratería que alcanzó su culmen a principios del siglo XVIII y del que La Española es protagonista desde su mismo nacimiento.

4.1. Francia: vanguardia corso-pirata

Francia percibió pronto el peligro que podía entrañar el monopolio gestado por los Reinos Peninsulares sobre las tierras americanas desde el momento de su descubrimiento. Criticando el reparto y el hecho de que no fueran tomados en cuenta para el mismo, pronto recurrió la Monarquía gala a lanzar a sus hombres al mar para mermar las capacidades de aquellas gentes que tiempo atrás habían intentado cercarla y hundirla. Precisamente en las acciones de piratería desarrolladas los primeros años del XVI en el Atlántico peninsular encontraríamos los primeros ataques contra los intereses de La Española, con ejemplos como el ataque del francés Jean Fleury a un navío procedente de Santo Domingo que transportaba azúcar a Sevilla en 1522²⁶, o el ataque de Maiguet a una flota procedente de Santo Domingo²⁷. Poco después, Le Clerc se convertía en el primer corsario con permiso y orden de atacar expresamente a América²⁸. Las guerras hispano-francesas de la primera mitad del siglo XVI son las que marcarían la evolución de la guerra naval y del corso francés contra España, pudiendo establecer que hacia la década de los treinta ya hay una actividad estable de corso francés en el Nuevo Mundo²⁹. La carencia de puertos franceses en el Caribe en esos momentos no supone un problema para el abastecimiento de las naves francesas que, como lo harán también ingleses u holandeses, se sirven de la desprotección de las Antillas Menores para abastecerse de comida, agua y materiales para la reparación de las naves. Siguiendo la ruta general de los corsarios franceses en el siglo XVI³⁰, vemos como seguirían las rutas comerciales que parten desde las Canarias aprovechando corrientes y vientos del noreste, seguramente para hacer también presas en el camino. Llegarían después a las Antillas Menores, desprotegidas ante la carencia de

²⁵ Respuesta inglesa a la *Armada Invencible* que atacó la Península en 1589 con desastroso resultado.

²⁶ MOYA PONS, Frank. *Historia Colonial de Santo Domingo*. Santiago: Universidad Católica Madre y Maestra, 1977, pp. 95-100.

²⁷ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: MAPFRE, 1992, p. 57.

²⁸ BUTEL, Paul. *Les Caraïbes au temps des filibustiers*. Paris: Aubier Montaigne, 1982, p. 34.

²⁹ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Madrid: Editorial Síntesis, 2005, pp.45-46.

³⁰ BUTEL, Paul. *Les Caraïbes au temps des filibustiers*. Paris: Aubier Montaigne, 1982, p. 35.

defensas y, en el peor de los casos, encontrándose a unos ocho días de Puerto Rico o La Española. Todo ello ofrece un refugio privilegiado desde donde actuar contra las rutas dominicanas y contra sus poblaciones.

Así, el siglo XVI va escribiendo una importante lista de corsarios que actuarían a raíz de la veda abierta por Le Clerc en la década de los treinta, tanto en tiempo de paz como de guerra. Todos ellos generarían un amplio historial de ataques contra las rutas cercanas a La Española, así como contra las propias poblaciones, de las cuales muchas fueron objetivos constantes de estos ataques, como La Yaguana o el propio Santo Domingo³¹. Este tipo de corso-piratería gira en torno a una metodología básica, que se repite a lo largo del siglo con escasas variaciones, siendo copiadas por los corsarios ingleses u holandeses. Hablaríamos de ataques puntuales sobre poblaciones, seguidas de un saqueo y la petición de un rescate por lo saqueado y para poner fin a las acciones llevadas a cabo. De igual manera se actuaba sobre las rutas comerciales, atacando a los navíos más desprotegidos y si no se capturaban o se hundían, se solicitaba un rescate al comerciante de turno en la Isla o en la Península por el mismo, aunque no era habitual tener esta fortuna.

Atendiendo a estas pautas, el caso francés presenta en su conjunto acciones de corso orientadas al debilitamiento de España en favor del enriquecimiento de Francia. Sin embargo, en la década de los 60, la iniciativa francesa cambia paulatinamente sus intereses, disminuyendo su intensidad tanto por los problemas internos como por las paces firmadas, las cuales no libran a La Española y otros puntos de América de las acciones de corso-piratas. La irrupción de una nueva remesa de nombres procedentes de Europa llega a las aguas americanas para probar fortuna, sustituyendo poco a poco la preponderancia francesa por la inglesa³².

4.2. Inglaterra y Holanda: corso-piratería “comercial”

Como todo proceso, se debe entender que el predominio de la corso-piratería inglesa del último tercio del XVI no nace por espontaneidad, sino que también habría estado sometida a un largo proceso de ensayos que se remonta, igual que el caso francés, a las primeras décadas del siglo. El caso inglés bebe directamente de las prohibiciones y restricciones de la Monarquía Hispánica sobre el comercio americano, si bien es cierto que durante la primera mitad del siglo vemos intereses particulares en los pocos casos de piratas ingleses. Destacarían por ejemplo nombres como Warner, que en la década de los 20 centró sus esfuerzos en la captura de barcos en las aguas de La Española³³. Pero como decíamos, las restricciones sobre el comercio colonial hispano serán lo que provoquen que muchos comerciantes, armadores y la propia Corona inglesa, se interesen en incentivar el corso y el contrabando para tener acceso a aquello que se les niega por vías legales. Ese momento, en la segunda mitad del XVI verá el florecimiento de los *perros del mar* ingleses, generando una mecánica particular de realizar el corso.

³¹ Ver anexo 4.

³² Ver anexo 3.

³³ LOPEZ ZEA, Leopoldo Daniel. *Piratas del Caribe y del Mar del Sur en el siglo XVI*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, 2003, pp. 25-29.

Esta mecánica buscará no solo el asalto y saqueo, sino también la posterior venta en el circuito ilegal de esos bienes para procurarse los máximos beneficios antes de regresar a Inglaterra. Este procedimiento vendría marcado por un nombre concreto: John Hawkins.

Hawkins era hijo y hermano de contrabandistas y en la segunda mitad del siglo XVI continuaría buscando fortuna a través del contrabando de azúcar y esclavos. El momento que vivía América, donde se acababan de descubrir las vetas de plata de México y Perú y el desarrollo de plantaciones requería de cada vez más esclavos, llevó a Hawkins a replantear sus negocios en el Nuevo Mundo. Con ese objetivo llegaría en 1560 a La Española, donde tras reabastecerse del viaje en Puerto Plata se dedicó a vender sus mercancías en Cabo Isabela. Dadas las prohibiciones de comercio con extranjeros vigentes en esos momentos en los territorios de la Corona española y al envío de una fuerza militar desde Santo Domingo para paliar cualquier plan del inglés, Hawkins justificó su presencia y el intercambio de mercancías en base a los azares naturales de la travesía y a que no disponía de dinero salvo por sus mercancías. Sin embargo, la importancia de este hombre no giraría en torno a su capacidad para el contrabando, sino al método que utilizó en sus siguientes años, el cual perfeccionó en La Española y en el Caribe sur y que permite ligar plenamente la corso-piratería al contrabando: Hawkins, amparado en los 70 por permisos de Isabel I de Inglaterra, justificaba su presencia en puertos españoles con excusas similares a las planteadas en Cabo Isabela, pero cuando todo fallaba y no se planteaban soluciones simples, se procedía al bombardeo de la población o al saqueo, capturas y posteriores rescates de las mismas, amenazando por supuesto a las rutas marítimas en muchas ocasiones³⁴.

Este método sería el adaptado por los corso-piratas que rondaban América, caracterizando en buena medida algunas de las acciones de los *perros de mar* ingleses. En La Española, el desarrollo del contrabando en la franja norte pasaría también por el uso de esta metodología en algunos puertos, al igual que daría pie a un negocio admitido por la población local. Por ejemplo, buena parte de las mercancías saqueadas a comerciantes de Santo Domingo, tanto en el mar como en tierra, podía perfectamente retornar a los flujos comerciales internos al volver a contrabandear para obtener dinero o provisiones.

Esa metodología explica en buena medida el éxito de los *Perros del mar* ingleses, los cuales se dedicaron a desarrollar una piratería y un contrabando caracterizado por el permiso estatal, es decir, por el consentimiento de sus gobiernos a tales actividades, que en muchas ocasiones habían comenzado como acciones individuales. Esas formas la adoptarían también los denominados *mendigós del mar* holandeses, que también se servirían de La Española para dar salida a lo conseguido en sus ataques. Hemos de aclarar que no protagonizan, respecto a La Española, acciones de corso-piratería directas como las que sí que realizan ingleses y ya en menor medida franceses. Sin embargo y desde la rebelión protestante en los territorios holandeses, la concesión de patentes de corso por parte de Guillermo de Orange y Holanda lleva a una buena cantidad de corsarios a

³⁴ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: MAPFRE, 1992, pp. 71-77.

actuar en Suramérica, y a aproximarse con frecuencia a la famosa *Franja norte* a contrabandear las mercancías que o bien traen de Europa o bien han saqueado en las costas brasileñas y del Caribe sur³⁵.

Se puede establecer que contrabando y corso-piratería se unen ante la llegada de ingleses y holandeses, es decir, estados caracterizados por el comercio, que plantean un derecho inherente al comercio por encima de cualquier prohibición y haciendo uso de cualquier medio, justificando así esas acciones. Buscan por lo tanto el derecho a contrabandear, ganando el acceso al comercio americano por la fuerza, sorteando así las restricciones españolas³⁶. Este hecho encontraría en La Española un caldo de cultivo perfecto para el desarrollo de estas actividades ante la multitud de mercancías desprotegidas y el beneplácito de una población que buscaría primeramente evitar daños y, junto a ello, sacar el máximo beneficio de una política comercial que mermaba la extracción de beneficio de los isleños en detrimento de la economía de La Española.

Inglaterra aprovecha en la segunda mitad del siglo XVI la guerra contra España (1585-1604) para lanzar a sus corsarios, los llamados *perros del mar*, contra las posesiones atlánticas de los Habsburgo³⁷. En este periodo, además de las actuaciones contra las rutas comerciales que tenían origen o destino en Santo Domingo o en otros puertos de La Española, tiene lugar el acontecimiento más importante de la actividad corsaria contra la Isla en ese último tercio de siglo: el ataque de Drake a Santo Domingo el 11 de enero de 1586.

Francis Drake, quizás el corsario inglés más importante de su tiempo, atacó las posesiones americanas en una serie de expediciones a lo largo de las dos últimas décadas del siglo XVI. Llegó así a La Española en enero de 1586 para provocar el saqueo más importante hasta la fecha, burlando las defensas portuarias al desembarcar a unas diez millas de la ciudad. Las escasas defensas de la ciudad no pudieron hacer nada contra los cerca de mil británicos que sometieron a un saqueo sistemático a la ciudad durante casi un mes, expoliando y matando hasta que lograron el rescate estimado³⁸. El ataque de Drake nos ofrece una clara imagen de la situación de Santo Domingo y, por extrapolación de La Española, durante el siglo XVI: una ciudad y una isla mal defendidas y pertrechadas, prácticamente alejadas de cualquier auxilio inmediato y a merced de las arbitrariedades de aquellos que saqueaban en el sur y comerciaban con el beneplácito de los habitantes de la banda norte. Planteó un duro golpe a la economía isleña, puesto que entre otras cosas ocasionó una reducción en el número de esclavos (muertos en el ataque o capturados), planteando problemas de mano de obra en el sistema de plantaciones

³⁵ Ibídem, p. 121.

³⁶ Ibídem, pp. 93-94.

³⁷ Recomendamos el estudio de Neville Williams sobre los *perros del mar* para entender el funcionamiento del corso inglés a escala global en época isabelina. WILLIAMS, Neville. *The Sea Dogs: privateers, plunder and piracy in the Elizabethan age*. New York: MacMillan co., 1975.

³⁸ LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid: Editorial MAPFRE, 1992, pp. 94-95. *Intervención de Drake en Santo Domingo y Cartagena de Indias, 1586*. En: PARES. [Consulta: 30-04-2015]. Disponible en http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt_id_desc_ud=127430&fomagenda=N.

que en ese momento levantaba el vuelo³⁹.

El caso concreto de Drake responde a una iniciativa puramente militar, pero permite una caracterización de la corso-piratería inglesa y holandesa de finales del siglo XVI: ataques planteados con el pretexto de una guerra, a la que se une un fuerte fundamento religioso propio de la época que se observa en los saqueos e incendios a Iglesias, obedeciendo al “protestantes contra católicos” de esos tiempos. Junto al planteamiento de Hawkins, esas serán las características de los ataques a finales del siglo XVI. Ejemplos como el de Drake marcarán el inicio de un intento de política de reacondicionamiento defensivo de las Antillas, que pretenderá afectar a La Española, la cual no puede paliar el contrabando que tanto aproxima a los corso-piratas a la Isla, debiendo recurrir a la medida desesperada de “devastar” la tierra en 1605. No evitará esto que se siga recurriendo al contrabando ni que persistan las amenazas sobre las rutas navales. La *Paz de 1604* con Inglaterra, la relajación momentánea de las relaciones con Francia y las *Devastaciones de Osorio* al año siguiente darán pie a que el corso vaya disminuyendo en las aguas del Caribe y por lo tanto de La Española. Sin embargo, a partir de la primera década del siglo XVII, la Isla volverá a ser protagonista del nacimiento de una nueva amenaza que sustituirá a la corso-piratería progresivamente, diferenciando ambas tipologías y dando paso a la piratería en sí misma.

4.3. La Española: cuna de la piratería

Originarios de los fallidos intentos franco-británicos de asentarse en San Cristóbal (St. Kitts para los británicos), un grupo de hombres de origen francés y británico se asentaron en la Isla de la Tortuga hacia la segunda década del siglo XVII, al norte de La Española, basando su modo de vida en la caza de ganado salvaje para su posterior venta de cueros y carne. Conocidos como *bucaneros*⁴⁰, sacaban beneficios del contrabando de carne y pieles al venderlas a poblaciones cercanas o a tripulaciones que recalaban en Tortuga o la Gonâve. Estos bucaneros no desaprovecharían la oportunidad de asaltar algún navío o incluso alguna población, uniéndose hacia el primer tercio del siglo XVII a los piratas de Tortuga para dar pie a una nueva estirpe, los *filibusteros*. Así se observa cómo La Española se convierte en cuna de la piratería moderna al plantear unas condiciones perfectas para ello: un norte deshabitado, desprotegido y poblado además por cazadores extranjeros lo suficientemente individualistas y dispersos como para dificultar su erradicación. La Española es el lugar perfecto para la proliferación de estas actividades, como ya se había demostrado en el siglo anterior al ser lugar de paso de ricos mercantes a la vez que un lugar marginado por la propia administración española en detrimento de otras rutas y lugares⁴¹.

Esta estirpe de ladrones de mar asaltaría de nuevo a los comerciantes y a algunas poblaciones de la isla actuando a criterio de los capitanes en cuanto al trato

³⁹ MOYA PONS, Frank. *Historia Colonial de Santo Domingo*. Santiago: Universidad Católica Madre y Maestra, 1977, pp. 71-89.

⁴⁰ “Los que asan carne”.

⁴¹ EXQUEMELIN, Alexander O. *Piratas de América*. En: NOGUERA BERMEJILLO, Manuel (ed.). Madrid: Dastin, 2009, pp. 44-46.

ofrecido, describiendo las fuentes actuaciones generalmente violentas propias de aquellos que no debían atender a ninguna regla más allá que las pactadas por ellos mismos. Las mercancías saqueadas volvían al circuito del contrabando que, si bien ahora se encontraba mermado en La Española, siguió existiendo gracias a intermediarios. Esos beneficios permitían sostener las estructuras de Tortuga, que se convirtió en la fortaleza pirata por antonomasia, sobreponiéndose a otras bases como la Gonâve o Jamaica en la primera mitad del XVII.

En 1620 los españoles habían neutralizado a los bucaneros asentados en Tortuga, pero su fusión con la piratería les permitió establecerse de nuevo en la isla en los 10 años siguientes, con mayor potencia, amenazando rutas de comercio y suministro. A pesar de los múltiples acuerdos diplomáticos con las potencias extranjeras, estas mostraron una cierta indiferencia hacia el combate a la piratería en tanto que no les afectaba en esta primera mitad del XVII tanto como lo hizo en el siglo XVIII, es decir, afectaba más a España y sus posesiones⁴². No hay que obviar el hecho de que el asentamiento en Tortuga estuvo marcado por el apoyo de Francia e Inglaterra mediante iniciativas similares a las que impulsaron las acciones de Saint Kitts⁴³, por lo que en este sentido, el gobernador de Tortuga conectaría al mundo pirata que tenía bajo su protección con las esferas de poder de los Estados de la Edad Moderna.

El éxito de Tortuga como base pirata no sería posible sin la aparición de Le Vasseur en la década de los cuarenta, uno de esos hombres salidos del fracaso franco-británico de Saint Kitts que, viendo el potencial del lugar usó sus conocimientos para fortificar Tortuga, creando así una excepcional base y punto de partida de aquella labor filibustera que pronto resonó en los oídos de muchos aventureros extranjeros. Amparó así la llegada de aquellos hombres que surcaron el Caribe en busca de fortuna y pillaje, los cuales se organizarían de manera autónoma con la denominada *Hermandad de la Costa*. Esta no actuaría como un gobierno en sí mismo, sino más bien como un órgano comunitario que establecía pautas para garantizar el trabajo de todos sin problemas de competencias. Esta organización de carácter cuasi gremial debía coexistir con la gobernación de la propia fortaleza filibustera, es decir, con Le Vasseur y sus sucesores.

Religión, supremacías y demás justificantes propios del XVI y del corso, dieron paso al individualismo apátrida de los filibusteros. El propio Le Vasseur representaba esa idea, puesto que llegaría a Saint Kitts años antes como parte de una escuadra corsaria francesa y terminaría actuando por encima de esa marcada legalidad, ganándose así la enemistad de aquellas primeras colonias propiamente francesas y sus gobernantes. No obstante, las fuentes darían pie a observar, que las diferencias religiosas sí que supusieron puntos a tener cuenta en las motivaciones, actos y objetivos de algunos de estos piratas, incluyendo el propio Le Vasseur.

⁴² CRUZ BARNEY, Oscar. *El combate a la piratería en Indias: 1555-1700*. México D.F.: Oxford México, 1999, pp. 5-9

⁴³ Percibían beneficios de comerciar con Tortuga. La Compañía Francesa de Indias Occidentales da buen ejemplo de ello, puesto que en la segunda mitad del XVII intervendría directamente en Tortuga. Véase MOREAU, J.P. *Piratas. Filibusterismo y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*. Madrid: Machado Libros, 2012, pp. 87-97.

“El fuerte de La Tortuga, equidistante de todos los centros de colonización del Caribe, hizo posible dos cosas fundamentales: el incremento del bucanerismo en La Española y la estabilidad de la navegación contrabandista hacia aquel centro de producción”⁴⁴.

El filibusterismo de Tortuga es por lo tanto herencia de la situación que había llevado a la corso-piratería del siglo XVI a usar La Española como base de reabastecimiento, incentivando el contrabando, con la diferencia de que ahora esa nueva amenaza disponía de una base fija a pocos kilómetros de la costa.

Esta situación daría pie a varios años de prosperidad, con sus altibajos. Pero esta época de filibusterismo en las rutas antillanas y de La Española llegarían a su fin con el asalto español a Tortuga en 1654 que permitió expulsar de la fortaleza pirata a sus ocupantes, dejándolos en el exilio durante casi una década, y recompuso a España de un fallido intento de conquista que pudo rechazar Le Vasseur en 1643⁴⁵. Muy corto fue este periodo de tranquilidad puesto que, hacia 1655, la necesidad de defensa ante la amenaza de invasión inglesa en La Española hizo retirar los efectivos destacados en Tortuga, permitiendo el regreso del filibusterismo a la Isla hacia los 60 y volviendo a un periodo de florecimiento ensombrecido por las conquistas francesas de mediados de esa década que sentaría las bases de la colonia francesa en La Española, pero que dejaría nombres históricos para la piratería, como Henry Morgan, D’Oregon, Van Horne, etc. Aunque ese sería el último intento corsario de atacar La Española, pudo ser rechazado, trastocando los planes de Cromwell de hacerse con el Caribe español. Esto no sería suficiente para frenar a los franceses en la década siguiente y este tipo de esfuerzos provocó el paso a segundo plano de la piratería, que pudo sobrevivir desde Tortuga y Jamaica, manteniéndose como continua amenaza.

5. Consecuencias y conclusiones

El planteamiento del desarrollo corso-pirata en esos 100-150 años transcurridos desde las primeras décadas del XVI hasta 1650, dejan un análisis en La Española bastante distinto al planteado ante el desarrollo en el resto de América. Las fuentes indicarían la presencia de buques guardacostas en toda América pero que, sin embargo, operarían más cerca de aquellas zonas de vital importancia por la presencia de puertos de salida de plata y oro. Apenas unas galeras y unos bajeles cubrían las costas de las tierras dominicanas, siendo estas incapaces de alcanzar a veces, en el tiempo requerido, las zonas de la Isla que necesitasen su presencia. La misma desprotección recibían las rutas navales.

Esa carencia de medios se intentó paliar en distintas ocasiones desde mediados del siglo XVI, planteando al menos una armada con base en Santo Domingo que atendiese a la protección de esa región caribeña, algo que sin duda habría dado

⁴⁴ PEÑA BATLLE, Manuel Arturo. *La Isla de la Tortuga*. Madrid: Ediciones Cultura Hispánica, 1977, p. 146.

⁴⁵ EXQUEMELIN, Alexander O. *Piratas de América*. En: NOGUERA BERMEJILLO, Manuel (ed.). Madrid: Dastin, 2009, pp. 46-49.

oxígeno a La Española frente al hostigamiento corso-pirata⁴⁶. No obstante, los intentos fueron posponiéndose y los logros reubicándose en la protección de las rutas y puertos continentales, dejando siempre a La Española con la misma carencia de medios.

No sería hasta el final del primer tercio del siglo XVII que conseguiría tener la presencia de una pequeña Armada, origen de la Armada de Barlovento⁴⁷. Esta debía proteger en sus rutas a La Española, pero de nuevo los distintos arbitrios terminarían alejándola de sus costas dejando el mar dominicano prácticamente desamparado ante piratas y corsarios. En resumen, las rutas navales de La Española se encontrarían desprotegidas aun pasado 1650, teniendo sin dudas momentos en que sí es patente una mayor presencia naval española, pasando de la ineficacia de medios del XVI a la carencia de los mismos en el XVII.

En lo referente a las defensas terrestres, no será hasta la mitad del XVI que se vea el planteamiento de fortificaciones con carácter marítimo o atendiendo a la defensa frente a extranjeros. San Felipe en Puerto Plata da buena fe de ello, así como Santo Domingo, que se fortifica desde su fundación y a mediados del siglo construye los fuertes y muros circundantes. Las fortificaciones de la Isla y del propio Santo Domingo evolucionan atendiendo a la importancia dada por la Corona a los puertos continentales y relacionados con las Flotas de Indias. Es decir, se da un cierto abandono de financiación que lleva a un mal mantenimiento del sistema defensivo y, por lo tanto, al debilitamiento de la isla, tal como se comprobó en los asaltos continuados. El ataque de Drake en 1586 remarcó esta situación e hizo replantear las defensas de Santo Domingo según los esquemas del ingeniero italiano Bautista Antonelli a finales del XVI. No obstante, el abandono de La Española frente a otros puertos de la América colonial española impidió la ejecución del proyecto hasta finales del XVII, salvo por la construcción del Castillo de San Gerónimo entre 1627 y 1634, protegiendo el camino de la ciudad desde el oeste⁴⁸.

En términos socioeconómicos, las actividades de corso-piratería así como el contrabando ligado, repercutirían de forma variada en La Española. Atendiendo a las repercusiones en el comercio con la metrópolis, no se trata solo observar las mercancías robadas en el mar que no llegan a Sevilla, sino de ver el temor que generaría la desprotección de las rutas ante el envío de esas mercancías. Unas rutas que en la segunda mitad del siglo XVI pasarían a depender del paso o no de la Flota de Indias y que, salvando a la misma, debería recaer en la fortuna de la inversión individual de esos comerciantes para formar un convoy que atravesase el Atlántico a merced de la naturaleza y además de los corsarios y piratas que estuvieran al acecho. De manera similar ocurriría con los saqueos a poblaciones en tierra, las cuales significaban pérdidas y destrucción, generando una pobreza cuantificable en los desperfectos y en los rescates que debieran pagar. Era la tónica durante el periodo estudiado.

⁴⁶ Ver anexo 5.

⁴⁷ CRUZ BARNEY, Oscar. *El combate a la piratería en Indias: 1555-1700*. México D.F.: Oxford México, 1999, pp. 15-17.

⁴⁸ VV.AA. *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Madrid: Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1985, pp. 145-153.

Concluyendo, se observaría que las actividades de corso-piratería de los siglos XVI-XVII son causa y efecto del propio contrabando desarrollado en La Española, partiendo de una población que ve una doble oportunidad: si dan pie al contrabando no sufren ataques y las penurias que le siguen, además de poder obtener un beneficio mayor que dirigiendo las mercancías a Santo Domingo y sometiéndolas a las tasas legales impuestas por la Corona. Si unimos esto a la dispersión de una población como la de La Española, dividida geográficamente entre la ciudad de Santo Domingo y el resto de la Isla, sumando además la carencia de defensas que combatan con eficacia estos tratos (en forma de hombres y barcos), y a la cobertura de la propia orografía dominicana, el resultado es obvio. Ya en el XVII el panorama sería distinto, pero aunque los factores cambien, el producto es el mismo, una isla desprotegida que da pie al desarrollo de actividades ilegales en sus aguas.

No se observa una mejoría derivada de las actividades como el contrabando, puesto que ese comercio no exime a las poblaciones de La Española de sufrir la violencia de las actividades corso-piráticas. Los beneficiados serían por lo tanto pueblos aislados de la franja norte, y algunos comerciantes relacionados con ello, pero no los puertos importantes, ni las villas de la zona sur, ni los comerciantes que arriesgan sus beneficios en las rutas navales. Es una constante en la historia de La Española que corsarios y piratas influyen de manera importante en las estructuras socioeconómicas de este lugar por su mera presencia.

Con todo esto, si algo deja patente este análisis es que será la propia amalgama de toma de decisiones, mal amparo y reparto de prioridades de España entre 1550 y 1650, las que permitan estos hechos, es decir, sería la propia Corona española la que daría por lo tanto pie al desarrollo de la piratería en La Española dejando descuidado su territorio ante la carencia de medios, permitiendo así dar cabida a un enemigo tan voraz y peligroso para sus intereses como el pirata o el corsario.

6. Bibliografía

AZCÁRRAGA Y DE BUSTAMANTE, José Luis. *El corso marítimo*. Madrid: Instituto Francisco de Vitoria-CSIC, 1950.

BUTEL, Paul. *Les Caraïbes au temps des Filibustiers*. París: Aubier Montagne, 1987.

CASSÁ, Roberto. *Historia social y económica de la República Dominicana*. Tomo I. Santo Domingo: Editora Búho, 1987.

CRUZ BARNEY, Oscar. *El combate a la piratería en Indias*. México: Oxford University Press, 1999.

EXQUEMELIN, Alexander O. *Piratas de América*. En: NOGUERA BERMEJILLO, Manuel (ed.). Madrid: Dastin, 2009.

LÓPEZ ZEA, Leopoldo Daniel. *Piratas del Caribe y Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*. México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México, 2003.

LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América: perros, mendigos y otros malditos del mar*. Madrid: MAPFRE, 1992.

LUCENA SALMORAL, Manuel. *Piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros*. Madrid: Editorial Síntesis, 2005.

MOREAU, Jean Pierre. *Piratas. Filibusterismo y piratería en el Caribe y en los Mares del Sur (1522-1725)*. Madrid: Machado Grupo de Distribución, 2012.

MOYA PONS, Frank. *Historia Colonial de Santo Domingo*. Santiago: Universidad Católica Madre y Maestra, 1977.

PEÑA BATLLE, Manuel Arturo. *La Isla de la Tortuga: Plaza de armas, refugio y seminario de los enemigos de España en las Indias*. Madrid: Ediciones Instituto de Cultura Hispánica, 1977.

RODRÍGUEZ MOREL, Genaro. *Cartas de la Real Audiencia de Santo Domingo (1530-1546)*. Santo Domingo: Editora Búho, 2007.

VV.AA. *Puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Madrid: Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, 1985.

WILLIAMS, Neville. *The Sea Dogs, Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*. New York: MacMillan Co., 1975.

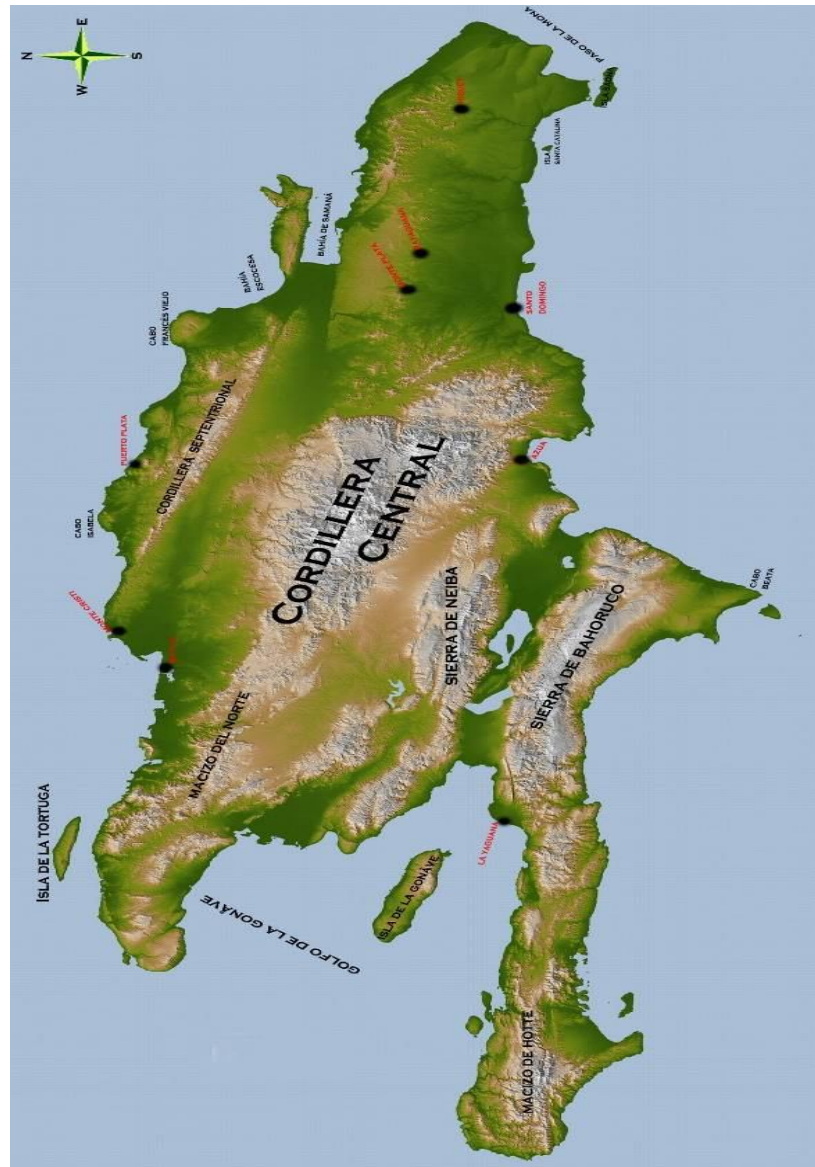
7. Fuentes documentales en línea

Premáticas y ordenanzas que sus majestades ordenaron en este año de 1552 de la orden que se tiene que tener de aquí en delante de la caza y la pesca. Así mismo la premática sobre las cosas que no deben han de entrar en estos reinos y la orden que han de tener los mercaderes naturales, extranjeros y otras personas en sus libros y otras premáticas. Impresas en Alcalá de Henares en casa de Atanasio de Salcedo a 23 de abril de 1558, fechadas el 11/3/1552. En: *Legislación Histórica de España*, 4ª ed. Julio de 2010. [Consulta: 12-05-2015]. Disponible en <<http://www.mcu.es/archivos/lhe/servlets/VisorServlet.jsp?cod=044164>>.

Cartas de la Audiencia de Panamá, del licenciado Alonso de la Torre, oidor, Pedro Fernández del Busto, gobernador de Cartagena, y de otros sujetos, avisando lo que el corsario Drake efectuó en Santo Domingo, y entrada que hizo en Cartagena el Miércoles de Ceniza, 13 de febrero de 1586. En: PARES. [Consulta: 30-04-2015]. Disponible en <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas/servlets/ControlServlet?accion=3&txt_id_desc_ud=127430&fromagenda=N>.

8. Anexos

8.1. Mapa de La Española



Fuente: Elaboración propia a partir de una "captura" de pantalla de la NASA.

8.2. Baltazar López Castro, Memoriales del arbitrio para el remedio de los rescates en la Isla Española, 1598

[...] La causa de este estado miserable es porque muy gran parte de los vecinos, de setenta y más años acá, han rescatado y rescatan en algunos puertos de la banda del Norte de ella con extranjeros de estos Reinos, portugueses, que fueron los primeros que allí introdujeron este diabólico trato, y con franceses, flamencos e ingleses, que todos o casi todos son herejes luteranos, los cuales traen a los reinos de donde son naturales todos los años de ochenta mil cueros vacunos arriba, que valen en España de la primera venta trescientos mil ducados, poco más o menos, y

en los reinos a donde los llevan estos extranjeros, más de seiscientos mil, y oro, plata, perlas, azúcar, jengibre, azul, pimienta, tabaco, palo de guayacán, y otras cosas que hay en la Isla, que todo vale en España más de seiscientos mil ducados.

[...]

[...] si no tuviesen los dichos piratas en la dicha Isla quien les rescatase las mercaderías y esclavos que roban, no habría las muertes y daños que hay, porque no tienen otra parte en todas las Indias donde rescatarlas, y no saldrían de sus tierras tan a costa de las personas a quien los quitan y las vidas, porque los navíos en que salen a rescatar, aunque van prevenidos en la forma que se contiene en el capítulo primero, no son de armada, para que se presuma que podrán acometer a las de España, o flotas sino de merchante bien armados para robar navíos sueltos que también son de merchante, y defender las haciendas que roban y rescatan, ahora huyendo, ahora peleando, y así salen con más fin que de robar, y lo robado rescatarlo en aquella Isla [...]⁴⁹.

8.3. Principales acciones de corso-piratería registradas en La Española durante el siglo XVI

Nombre	Bandera	Año
Warner	Inglaterra	1524
John Rut	Inglaterra	1527
Desconocido	Francia	1537
Desconocido	Francia	1543
Desconocido	Francia	1543
Menjouyn La Cabanne	Francia	1546
Desconocido	Francia	1558
François Le Clerc	Francia	1562
John Hawkins	Inglaterra	1564
D'Oranger	Francia	1565
Bontemps	Francia	1565 y 1570
Pierre Cultot	Francia	1571
Richard Greneville	Inglaterra	1585
Francis Drake	Inglaterra	1586
Capitán Richarts	Francia	1586
Christopher Newport	Inglaterra	1591
William King	Inglaterra	1592
James Longton	Inglaterra	1593
Jean Lenoir	Francia	1594
Preston y Willis	Inglaterra	1595-1596

Fuente: Elaboración propia⁵⁰.

⁴⁹ PEÑA BATLLE, Manuel Arturo. *La Isla de la Tortuga: Plaza de armas, refugio y seminario de los enemigos de España en las Indias*. Madrid: Ediciones Instituto de Cultura Hispánica, 1977, pp. 63-66.

⁵⁰ Elaboración propia en base a los datos de LÓPEZ ZEA, Leopoldo Daniel. *Piratas del Caribe y del Mar del Sur en el siglo XVI (1497-1603)*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México, 2003.

8.4. Informe de la Audiencia de Santo Domingo de 1541, en la que se deja testimonio de la presencia corso-pirata francesa y sus acciones en tiempos de paz, así como la necesidad de mejorar las defensas de la ciudad y La Española⁵¹

Santo Domingo, 4 de julio de 1541

Archivo General de Indias
Santo Domingo 49, Ramo XII, N° 83

Sacra, cesárea, católica majestad. [...]

[...] Lo que más nos da pena es lo de la mar porque parece recia cosa que cualquiera navío de corsarios sea para correr todas estas mares y puertos de ellas sin que se le pueda ofender, y aún en algunas partes defender. Y así este mes de mayo pasado vino a la isla de San Juan un navío de franceses de hasta 100 toneladas con no más de 35 hombres, según nos avisaron, y en un puerto de aquella isla robó una carabela y de allí se vino a la isla de la Mona y echó fondo un navío que halló en aquel paraje porque la gente reconoció que era nao de franceses y con el batel se fueron a tierra y los dichos corsarios los siguieron y saltaron en la Mona y robaron lo que hallaron y tomaron cuatro indios de ella y de allí se fueron la vía del Cabo de La Vela y en el Portete, que es 12 leguas más arriba del dicho Cabo, y hallaron una carabela que venía para esta ciudad que traía cantidad de perlas que dice que valía siete y ocho mil ducados y la robaron y tomaron y de allí se bajaron. Creemos que habrán hecho daño en otros puertos como todo todo ello vuestra majestad (folio 1v) mandara ver por una carta que el concejo del puerto de la Yaguana escribió esta semana a esta Real Audiencia, que con la presente enviamos. Y así no dudamos que, aunque vuestra majestad tenga paces con el cristianísimo rey de Francia, que estos ladrones no han de dejar de pasar a estas mares porque las presas son muy grandes y sin riesgo ni resistencia ninguna. Ya sobre esto hemos hecho muchas veces relación a vuestra majestad, suplicando mandase que a la continua anduviese en ellas armada corriendo todos estos puertos y escalas por donde ellos pueden venir, con lo cual se cesaría estos daños y pues la necesidad de cada día lo va mostrando más a la clara, suplicamos a vuestra majestad con brevedad lo mande proveer.

Lo que vuestra majestad nos manda que entendamos en reparar y fortalecer esta fortaleza y hacer un bastión en ella, y lo mismo hacer en la fortaleza de la Yaguana, luego se entenderá en ello por la orden que vuestra majestad nos manda que cierto mucha necesidad hay de repararse toda. Y así suplicamos a vuestra majestad mande a los oficiales de la contratación que si no hubieren proveído del salitre y plomo que vuestra majestad les ha mandado, que con toda brevedad nos lo envíen. [...]

Nuestro señor la vida y muy alto y muy real estado de vuestra majestad guarde y conserve como su real corazón desea. De Santo Domingo de La Española a cuatro de julio de 1541 años.

⁵¹ En: RODRÍGUEZ MOREL, Genaro. *Cartas de la Real Audiencia de Santo Domingo (1530-1546)*. Santo Domingo: Editora Búho, 2007, pp. 405-406.

Sacra Majestad.

De vuestra sacra, cesárea, católica majestad humildes servidores y criados que sus imperiales pies y manos besan.

Episcopus Sancti Fuenmayor.

El licenciado de Vadillo.

El licenciado Cervantes de Loasia.

El licenciado Guevara.

8.5. Sobre la creación de una armada para protección de las aguas de La Española y San Juan⁵²

Santo Domingo, 8 de abril de 1543

Archivo General de Indias

Santo Domingo 49, Ramo XIV, N° 93

Sacra, cesárea, católica majestad.

A principio de este mes de marzo por cartas de los oficiales y Consejo de la isla de San Juan fuimos avisados, con tres bancos que en diversos días nos enviaron, como a aquella isla habían llegado dos naos de corsarios de Francia con un pataje, y que en la banda del Sur de ella habían echado en tierra 40 hombres y quemado y robado ciertas estancias y hatos de vacas. Y que allí habían ido al puerto de la villa de San Germán, que es en la isla en el paraje de la entrada y salida de los cuatro navíos que andaban en el trato de estas mares, y que tenían por cierto que habían de hacer mucho daño en las naos que por allí pasasen para que de acá lo remediásemos. Luego que tuvimos enteramente esta nueva, visto que de cada día se esperaban las naos de esos reinos y que estaban prestas para partirse para allá estas naos que al presente van, parecido a nosotros los oidores, porque yo el Presidente estaba visitando el obispado de La Vega, de hacer armada contra ellos y que los gastos que en ella se hiciesen fuesen de la avería del medio por ciento que corre sobre lo que entra y sale por este puerto de que en las últimas cartas llevó relación a vuestra majestad que habíamos echado la dicha avería para los gastos de las cosas de la (folio 1v) guerra. Y así se acordó que se hiciese y en continente se hizo la armada de dos naos gruesas y una carabela latina y un bergantín de remos. Y se abasteció y proveyó de artillería y alcancías y otras municiones y aderezos con todas las demás cosas necesarias. Y en ellas 250 hombres, toda gente de la mar, y por capitán Ginés de Carrión señor y maestro de la mayor nao de ellas porque así lo pidieron y nombraron los maestros y piloto que en ellas fueron. Se despachó la

⁵² En: RODRÍGUEZ MOREL, Genaro. *Cartas de la Real Audiencia de Santo Domingo (1530-1546)*. Santo Domingo: Editora Búho, 2007, pp. 425-427.

armada en cuatro días.

Parece que en este comedio los franceses rescataron en San Germán algunas de las carabelas que habían tomado y quedaron con una de ellas y con una bergantín porque eran ambos muy grandes navíos de la vela. Y usaron de un ardid para descuidarnos, y fue que uno de los navíos que traían consigo que habían tomado en el cabo blanco junto a la Berbería que era de portugueses lo rescataron y lo enviaron a este puerto habiéndose ellos ya salido de San Germán había más de cinco días y tomado su derrota hacia el cabo de la vela, para que nos dijese como ya eran partidos y salidos de aquel paraje a efecto de estas naos que estaban prestas para esos reinos, de que ellos tenían noticia por lengua de las carabelas que habían tomado, saliesen de su viaje hubiese lugar de tomarlas y robar y así lo pusieron por obra que se bajaron obra de 15 leguas de este puerto y se metieron entre la Saona y Santa Catalina para mejor hacer desde allí sus saltos.

Sucedió que otro día que nuestra armada salió de este puerto encontró con dicha nao de los portugueses la cual (folio 2) le dijo como los franceses se habían ido al cabo de la vela. Visto por el capitán, nos envió el bergantín de remos con esta nueva para que le dijésemos lo que había de hacer. Se le tornó a despachar dentro en una hora y se le mandó que no curase de aquella nueva sino que siguiese su viaje hasta San Germán y que no navegasen de noche sino de día porque no se le quedasen atrás los dichos corsarios y así lo hizo. Y otro día siguiente los envió donde estaban surtos, los cuales parece que eran una nao de dos gavias y otra pequeña de una gavia y el pataje. Y cuando los descubrieron sería dos horas antes que el sol se pusiese, y en el mismo instante los dichos corsarios vista la armada se hicieron la vela creyendo que eran las naos que iban a Castilla y se vinieron sobre ellos tomándoles el viento. Y porque eran más de 75 hombres, echaron el pataje al fondo y quedaron con las dos naos. Y así a la primera noche reconocieron más navíos y se anduvieron cerca de ellos hasta la mañana y para mejor tomarlos se apartaron cada uno de ellos por sí porque por ninguno de los nuestros se les pudiese ir y como ambos navíos de Francia eran muy veleros no se pudo juntar todo el armada y así la nao capitana, que en la verdad dicen que es grandísimo navío de la vela, con el bergantín de remos arribó sobre la capitana de los franceses y comenzó a desjugar el artillería de una parte y de otra y en media hora la hizo rendir a la dicha nao francesa y la tomó y prendió al capitán y a (folio 2v) 40 hombres que en ella estaban. Visto por la otra nao pequeña lo que pasaba y como estaba de barlovento, y la otra nao y carabelas de nuestra armada no andaban tanto, metió velas y se les fue que no la pudieron alcanzar. Y con esta presa se vinieron a este puerto donde fueron bien recibidos de nosotros aunque le reprendimos porque no siguieron el otro navío. Y así otro día siguiente despachamos las dos carabelas con 60 hombres que fuesen tras él, las cuales lo siguieron hasta la isla de San Juan adonde les avisaron que era ida la vuelta de Francia y así se volvieron a este puerto. [...]

[...]Este capitán se dice que es muy entendido en las cosas de la mar. No dudamos sino que a la continua han de venir a estas mares corsarios del dicho reino de Francia, no solamente en este tiempo de guerra pero aún en el de paz porque como las presas de por acá son tan ricas se aventuran a toda costa y riesgo y no

todas veces se hallará en este puerto el aparejo que (folio 3) al presente hubo para hacer armada. Para esto convendría que vuestra majestad fuese servido de mandar que aquí hubiese dos galeras bien artilladas y aderezadas que corriesen por estos puertos a la continua como otras muchas veces hemos hecho relación. Y pues la necesidad presente pareció que así lo requiere, a vuestra majestad suplicamos sea servicio de mandarlos proveer o dar Comisión para que acá se hagan y aderecen pues hay tantos buenos aparejos para ello. [...]

[...] Nuestro señor la vida y muy alto y muy real estado de vuestra majestad guarde y conserve como su real corazón desea. En Santo Domingo de La Española a ocho de abril de 1543 años.

Sacra majestad.

De vuestra sacra, cesárea, católica majestad humildes vasallos y servidores que sus imperiales pies y manos besan. [...]