

CAPÍTULO VII

LAS INCURSIONES EXTRANJERAS Y EL SISTEMA DEFENSIVO EN PANAMÁ



Bucanero de la isla Tortuga

1. Corso y piratería en las Indias Occidentales

Bien que la piratería no nació con el descubrimiento del Nuevo Mundo, sino que, por el contrario, existía desde épocas inmemoriales, la verdad es que en las Indias Occidentales adquirió nuevas modalidades, al tiempo que pasó por diferentes etapas. Como muy acertadamente señaló Morales Padrón, diversos factores se conjugaron para favorecer las actividades piráticas en nuestro continente. En primer término, debemos considerar la Bula **Inter Caetera** de 1493, gracias a la cual, como vimos, el Papa Alejandro VI dividió los dominios de los reinos de España y Portugal, mediante una línea imaginaria que iba de Norte a Sur, cien leguas al Occidente de las islas Azores y de Cabo Verde. Las tierras al Oeste de dicha línea pertenecían a España y la del Este, a Portugal. El resto de las potencias europeas quedaron fuera de este reparto. Por si fuera poco, al año siguiente, en el Tratado de Tordesillas la mencionada línea fue ampliada a 370 leguas al Oeste de Cabo Verde. Asimismo, conviene recordar el régimen comercial monopolista implantado por España con sus posesiones de Ultramar. No menos exclusiva era la doctrina del **Mare Clausum** defendida por los reinos Ibéricos, merced a la cual el mar que rodeaba un territorio descubierto le pertenecía solo a éste. Otros elementos importantes eran las continuas guerras entre España y otras potencias; el hecho de que buena parte de las llamadas Antillas Menores permanecieron deshabitadas hasta el siglo XVII; la debilidad militar y económica de la metrópoli española y otra serie de condiciones que coadyuvaban a plagar de merodeadores extranjeros los mares del imperio hispánico.

El primer método adoptado por las potencias europeas, para tener acceso a la riquezas del Nuevo Mundo, fue atacar los bajeles españoles que regresaban a San Lúcar de Barrameda o a Cádiz cargados de tesoros. Este estado de cosas, como ya indicamos, impuso a la metrópoli la adopción de medidas tales como la organización de mastodónticas flotas mercantes que viajaban protegidas por navíos de guerra y la creación de la Armada de la Guardia de la Carrera de las Indias. Pero estas disposiciones ni remotamente solucionaron el problema. Incluso, como tuvimos oportunidad de ver en el capítulo III, los capitanes utilizaron los buques del convoy para cargar géneros de comercio, lo que a la hora de un ataque enemigo, los tornaba inoperantes y fácil presa de los piratas.

Ya antes de 1500, corsarios franceses recorrían los alrededores del Cabo de San Vicente y navegaban entre las Azores y las Canarias, como señala Clarence Haring. El

mismo Cristóbal Colón, cuando regresaba de su tercer viaje en 1498, tuvo que alejarse del Cabo de San Vicente al enterarse que naves francesas lo acechaban allí. Pero ante el reforzamiento de las flotas de los tesoros, los merodeadores se decidieron a incursionar por aguas americanas. Así, en 1526 Sebastián Cabot, en su viaje al Río de la Plata encontró un corsario francés cerca de la Bahía de Todos los Santos, en Brasil. Al año siguiente, un buque inglés arribó a la Isla Mona en el Caribe y de allí se dirigió a la Española y Puerto Rico, aunque en este último lugar las autoridades españolas lo recibieron a cañonazos. Según el autor antes citado, a comienzos del siglo XVI, numerosos jóvenes ingleses, tanto católicos como protestantes, recurrieron a la piratería como modo de vida.

De esta manera, franceses e ingleses pronto se convirtieron en asiduos visitantes de las posesiones españolas y portuguesas en el Nuevo Mundo desde los tiempos de Carlos V y, particularmente, durante el reinado de Felipe II. Lo cierto es, que sobre todo, los ingleses contaron con patentes de corso concedidas por la reina Isabel I, en tanto que los franceses recibieron el mismo apoyo de Francisco I y de su hijo Enrique II. Por lo regular, mediante tales documentos las coronas rivales de España y Portugal recurrían a armadores particulares, quienes se encargaban del reclutamiento, equipamiento y manutención de la marinería que ponían bajo el mando de un corsario. Este tenía autorización real para hacer la guerra o saquear en los dominios hispano-lusitanos y se obligaba a retornar al puerto de partida donde recibía un porcentaje del botín resultante de su pillaje. De allí que mientras la Reina Isabel I se disculpaba ante Felipe II por las andanzas de los corsarios a su servicio, ella misma era una de las principales accionistas de tales empresas.

Ciertamente, hubo diferentes períodos en los ataques extranjeros en el Caribe, en cada uno de los cuales participaron individuos de diversas naciones europeas, pero en un principio predominaron los franceses, principalmente bretones y normandos, sobre todo entre 1535 y 1585. Importa recordar que ya en 1523, el rey francés Francisco I había expresado lo que entonces debían sentir los restantes monarcas de Europa ante la actitud monopolista de España y Portugal, cuando se mostró interesado en conocer la cláusula del testamento de Adán que lo excluía de una parte del mundo.

Esta fue la etapa de los famosos corsarios Jean d'Ango, Jacques de Sores, François Le Clerc (pata de palo), Jean Terrier y Robert Ball, entre otros. Se recuerda a d'Ango por su osadía de apoderarse de varios barcos de la flota del Tesoro en las costas ibéricas, mientras que los otros asolaron las Antillas, particularmente a Santo Domingo, Puerto Rico, La Habana, Santiago de Cuba e incluso las colonias españolas en Tierra Firme, en especial Cartagena de Indias y Santa Marta. Más aún, a finales de 1536, un corsario francés, cuyo nombre se desconoce, apresó en la desembocadura del Chagres un barco español cargado de caballos procedente de Santo Domingo. Después de echar el cargamento al mar se dirigió a la Habana donde capturó otros tres barcos españoles que intentaron rendirlo y de allí pasó al Canal de la Florida para darle caza a los bajeles de la Flota de la Nueva España. En 1564, los corsarios franceses bajo el mando de la Landonnière, intentaron establecer una colonia en la desembocadura del río Mayo en la Florida, pero una expedición comandada por Pedro Menéndez de

Avilés destruyó el fuerte que allí se había levantado y pasó a cuchillo a todos los intrusos, pues su misión era “capturar y decapitar a todos los luteranos”. Al año siguiente, en represalia, una fuerza francesa encabezada por Domingo de Gourges, hizo lo mismo con la guarnición española establecida en el río Mayo, si bien por carecer de recursos económicos no fundó ninguna colonia. Pero este proyecto de poblamiento por parte de los franceses fue, en verdad, excepcional durante el siglo XVI, porque lo corriente eran los asaltos a los barcos y puertos hispanos en el Nuevo Mundo.

Entre 1585 a 1625, serían los ingleses los indiscutibles dueños de las aguas, tanto en el Caribe como en el Pacífico. No debemos olvidar que la derrota de la Armada Invencible prácticamente eliminó a España del predominio de los mares. Mas, como vimos, los ingleses también incursionaron, desde muy temprano, por las Indias Occidentales. En 1530, William Hawkins en una misión de contrabando recaló en la costa de Guayana donde obtuvo oro en polvo de los aborígenes e incluso llegó hasta las posesiones portuguesas en el Brasil. No obstante, la presencia de los corsarios ingleses en los dominios españoles aumentó con el tráfico de esclavos, muchos de los cuales, como vimos en el capítulo V, eran introducidos ilícitamente. Uno de los primeros que se dedicó a esta actividad fue John Hawkins, hijo de William Hawkins. En 1562, en compañía de Tomas Hampton, partió de Sierra Leona con tres bajeles cargados de 300 negros que logró vender a los hacendados en Santo Domingo, con la excusa de que había llegado a dicho lugar debido al mal tiempo. Sin embargo, las autoridades del puerto decomisaron el cargamento y Felipe II dio orden para que por ningún motivo se permitiera el comercio con los ingleses.

Por estas fechas, similares actividades practicaba Francis Drake en el Caribe, es decir el tráfico de negros. En 1567, Drake y John Hawkins, combinaron este negocio con los saqueos, en su recorrido desde la isla Margarita hasta el puerto de Río Hacha que atacaron con éxito. Pero un huracán los arrastró hasta el Golfo de México y si bien las autoridades de Veracruz les permitieron refugiarse, pronto fueron atacados por el Comandante de la Flota de la Nueva España. A duras penas Drake y Hawkins pudieron escapar, a decir de Haring, “con dos barcos maltrechos y una pérdida de 100.000 pesos en sus caudales”. Así, cuando pocos años después, Drake retornó al Caribe, lo hizo “esta vez solo y con el único y desvergonzado propósito de robar a los españoles”. De sus ataques en el Istmo de Panamá nos ocupamos más adelante.

A principios del siglo XVII Hugo Grocio formuló su teoría del **Mare Liberum** que sostenía que el mar y la tierra formaban una sola unidad. Su alegato jurídico defendía y justificaba la irrupción de otras naciones en los mares que se consideraban entonces sujetos a la soberanía de España y Portugal, de acuerdo con las bulas papales y el Tratado de Tordesillas. Según este notable jurista, el principio de la libertad de los mares se sustentaba en el derecho de gentes y, por ende, tanto España como Portugal, no podían impedir la navegación y el comercio en sus respectivas zonas de influencia. A su criterio, no eran válidos los títulos de donación pontificia, guerra, enajenación contractual, ocupación y prescripción. Esta teoría fundamentó, en un principio, la política pirática de Inglaterra y más tarde la de Holanda.

Durante las cuatro primeras décadas del siglo XVII los ingleses, franceses y

holandeses se presentaron en calidad de colonizadores y pobladores en algunos territorios españoles que permanecían abandonados. Así, se establecieron en la denominada "Costa Salvaje" en Guayana, entre el Orinoco y el Amazonas. En 1621, los holandeses fundaron la Compañía de las Indias Occidentales con el triple propósito de colonizar, dedicarse al contrabando y hacer pillajes en los dominios hispano-lusitanos. Similar empresa crearon los ingleses que, ya en 1607, se habían apoderado de Barbados y Santa Lucía y en 1623 ocuparon San Cristóbal, hoy Saint Kitts, desde donde se lanzaron a la conquista de otras "islas inútiles", como Barbados, Anguila, Antigua, Nevis y Montserrat. Mientras tanto, los holandeses, entre 1630 a 1640, se adueñaron de Curazao, Aruba, Bonaire, San Martín, San Eustaquio y Saba. También por estas fechas, el Cardenal Richelieu fomentó el establecimiento de la "Compañía de las Islas de América" que contribuyó a la colonización de Martinica y Guadalupe. Posteriormente Francia se posesionó de San Bartolomé, San Vicente, Dominica, Granada y la parte norte de la Española. Por su parte, Dinamarca no se quedó atrás y colonizó Saint Thomas, Santa Cruz y los Cayos de San Juan.

Es preciso tener presente que en las Antillas los españoles solo ocuparon las islas mayores, entre estas la Española, Cuba, Puerto Rico y Jamaica, en detrimento de las otras que no eran atractivas, ya por lo inhóspito o estéril del terreno, o bien porque no ofrecían las perspectivas económicas de otros puntos situados en el continente en los que jugaba papel primordial la extracción de los metales preciosos u otras actividades lucrativas a corto y mediano plazo. De allí que estas "islas inútiles" se convirtieran en fácil presa de las ambiciones extranjeras y pasaron a ser las bases para la piratería y el comercio ilícito en todo el ámbito del Caribe y Tierra Firme.

Mención especial merece la isla Tortuga, situada al noroeste de la Española. Por lo abrupto de su terreno era prácticamente inaccesible, excepto por el sur. En consecuencia, constituyó un refugio propicio para los intrusos extranjeros, quienes la ocuparon hacia finales de la segunda década del siglo XVII. La Compañía de Providencia se encargó de administrar la colonia donde, en un principio, predominaron los ingleses, pero en los años cincuenta pasó a manos de los franceses. Aunque España envió a la isla sucesivas expediciones punitivas, no contempló una política de poblamiento permanente y los advenedizos pronto retornaban. Lo cierto es que la Tortuga fue la guarida habitual de los bucaneros que se dedicaban a cazar ganado cimarrón en la Española el cual despellejaban para luego cortar y secar la carne en los **boucans** a fin de vendérsela a los buques de paso. Así, abastecían, principalmente, a los mercaderes holandeses de carne, cueros y sebo.

Aunque, como indica Haring, el término bucanero se aplica a todos los piratas del siglo XVII, en verdad solo debería emplearse para los cazadores de reses, que inicialmente estuvieron en el oeste y noroeste de la Española y después, como dijimos, en Tortuga. Sin embargo, no debemos olvidar que las ocupaciones de cazador y pirata no estaban reñidas entre sí y que estos hombres desempeñaron tales actividades simultáneamente. Con mucho acierto señala Morales Padrón, que España le facilitó todos los medios de subsistencia a estos oscuros individuos: "bases abandonadas, ganado cimarrón, barcos indefensos que atacar, ciudades desprevenidas y pobladores deseosos de adquirir mercaderías europeas".

Hasta la cuarta década del siglo XVII, fueron los holandeses quienes, según Morales Padrón, ejercieron el “bandolerismo marino”. Basta recordar que, en 1628, Piet Heyn capturó, en la Bahía de Matanzas a la flota de la Nueva España, al tiempo que Jacques L’Hermite cruzó el Pacífico donde bloqueó el puerto del Callao, mientras que su lugarteniente Hugo Shapenham atacó Guayaquil y llegó hasta Acapulco. Mas desde 1640 en adelante los ingleses volvieron a asumir el papel protagónico en la piratería en América. Incluso, en 1655, después de un frustrado asalto a Santo Domingo, por órdenes del Protector Oliverio Cromwell los ingleses se apoderaron de Jamaica. De esta forma, se inauguró una nueva etapa en la historia del Caribe, gracias a que esta rica y estratégica isla fue utilizada, con éxito, como base naval y centro distribuidor de negros y mercancías de contrabando, es decir, exactamente como los holandeses venían aprovechando a Curazao desde 1634. Por su parte, los gobernadores de Jamaica nombrados por la Corte de **Saint James** apoyaron y protegieron, por lo menos al principio, a los filibusteros, sin descartar el comercio ilícito. Lo mismo puede decirse de los gobernadores franceses del noroeste de Santo Domingo.

Como es sabido, los ataques piráticos conllevaban muertes, violaciones, incendios, secuestros para cobrar rescates, torturas y todo tipo de violencia. Los colonos españoles vivían en constante estado de temor y alerta. De allí que algunas poblaciones costeras, varias veces, se trasladaron de sitio, particularmente en Cuba y Puerto Rico. A finales del siglo XVII, se dio inicio a la construcción de un sólido sistema de fortificaciones en las Antillas y en el Continente. Mientras tanto, galeras con sede en Santo Domingo, la Habana y Cartagena recorrían el Caribe para limpiarlo de intrusos extranjeros, con alguna eficacia. En 1640, la Armada de Barlovento, compuesta inicialmente por ocho barcos de guerra, se encargó de vigilar la navegación por las Antillas y el Golfo de México, si bien en ocasiones transportaba caudales a Tierra Firme. Su base estaba en Puerto Rico pero era equipada desde Veracruz y Santo Domingo. Pese a que se estableció un impuesto especial para su mantenimiento, lo cierto es que dicha Armada a duras penas pudo sostenerse y, por lo mismo, no constituyó un medio efectivo contra los piratas. En marzo de 1681, el Gobernador de Panamá, Alonso Mercado de Villacorta, a solicitud del Comandante de la Armada de Barlovento, Andrés Ochoa de Zárate, lo asistió con dos mil pesos para la reparación de los navíos y también con tres mil pesos para la obtención de bastimentos. Ello a pesar de la escasez de numerario ante el atraso del situado precedente del virreinato del Perú. Por su parte, en un principio, los colonos españoles intentaron defenderse de las acometidas piráticas con las escasas armas que tenían a su alcance, pero posteriormente solicitaron y obtuvieron patentes de corso para enfrentar a los extranjeros en el mar.

Naturalmente España no aceptó de buenas a primeras las intromisiones en sus dominios. Se actuó con severidad con los piratas apresados y solo en contadas ocasiones fueron perdonados. Es más, como ya dijimos, se enviaron diversas expediciones de castigo para desalojar a los intrusos que ocupaban las “islas inútiles”. Muy ilustrativos son los casos de Nevis, Providencia, San Kitts, Santa Cruz, San Martín y Santa Catalina. Sin embargo, el éxito no fue duradero, porque como apuntamos, no se trató de reemplazar a una colonización por otra, sino más bien de crear el vacío de

ocupación. Para finales del siglo XVII, las precarias condiciones de la Marina española impidieron emprender nuevas acciones de represalia, máxime cuando la Real Hacienda estaba virtualmente en bancarrota.

De otra parte, la política de Inglaterra y Francia respecto a los filibusteros, bucaneros o piratas fue evolucionando gradualmente desde la simpatía y el estímulo, hasta la hostilidad y el afán de eliminación, en las postrimerías del siglo XVII y comienzos de la siguiente centuria. En verdad, ahora, gracias a la manifiesta debilidad de España resultaba más fácil imponer sus condiciones por la vía diplomática que por medios violentos, al tiempo que las compañías de comercio y navegación sustituían a los poco fiables merodeadores del mar. Ya en 1670, en el Tratado de América, concertado entre España e Inglaterra, esta última nación convino en prohibir a sus barcos incursionar por los dominios hispanos, aunque, como veremos, ello no impidió que Henry Morgan atacara y saqueara a la ciudad de Panamá, al año siguiente. Sin embargo, en el Tratado de Ryswick, de septiembre de 1697, las potencias europeas le retiraron su apoyo a los filibusteros, cuya última gran hazaña sería precisamente a principios de ese mismo año, cuando el Barón de Pointis y Jean Baptiste Ducasse se tomaron Cartagena de Indias.

Resulta interesante consignar que los filibusteros poseían códigos de conducta que cumplían estrictamente, de conformidad con la denominada "Cofradía de los Hermanos de la Costa". Existía una "ley a bordo" que se elaboraba en los Consejos de Guerra celebrados en los días previos al embarque. De esta manera, se redactaba un acta y todos juraban acatarla. Aunque las mismas variaban considerablemente unas de otras, existían partes comunes a todas. En efecto, por lo regular se establecía lo siguiente: durante el combate todos los hombres debían acatar las órdenes del capitán; el botín se repartía proporcionalmente entre la tripulación, aunque al capitán le correspondía la mayor cuantía que oscilaba entre dos a cinco partes. Existía, asimismo, una tabla de indemnizaciones que indicaba la cantidad que se debía pagar a los integrantes de la expedición que quedaran inutilizados o perdieran algún miembro como consecuencia de un combate. Así, la pérdida del brazo derecho era indemnizada con 600 piezas de ocho o seis esclavos; la del brazo izquierdo y la pierna derecha, con 500 piezas de a ocho o cinco esclavos cada una; la de la pierna izquierda, con 400 piezas de a ocho o 4 esclavos; la del dedo y la de un ojo, con 100 piezas de a ocho o un esclavo, cada uno; y la de los dos ojos con 1,000 piezas de a ocho o 10 esclavos. Debemos tener presente que el valor de cada "pieza de a ocho" equivalía, según Jacques y François Gall, al de un dólar actual y el "esclavo", era algún miembro de la tripulación de un barco español apresado por los filibusteros y por el que se pagaba rescate.

Otros artículos de las "leyes de a bordo" o "de la costa", hacían referencia a asuntos tales como el ocultamiento del botín por parte de alguno de los piratas; a las obligaciones en la embarcación; a la protección contra los incendios; al juego; al tratamiento de prisioneros y a los actos de traición. El castigo contra estos últimos era sumamente riguroso y la máxima pena que se aplicaba se conocía como el **maroon**, o sea el abandono del condenado en una isla desierta que habría de ser cubierta por las aguas cuando subía la marea. En otras ocasiones se optaba por desembarcar al

traidor en un sitio habitado por los españoles, quienes, como era de esperar, se encargaban de ajusticiarlo.

Como indicó John Exquemeling, el conocido médico que acompañó a Morgan y otros filibusteros en sus correrías: “Los piratas tienen una peculiar honradez porque ninguno se apropia para sí mismo de nada de lo que encuentran en el navío asaltado; todo pasa al fondo común. Quizás eso se debe a que tienen establecido un castigo ejemplar para los que lo hagan (...). Se prodigan un trato cordial; jamás se niegan un favor y cuando se da el caso que uno apetece algo que pertenece a otro, éste se lo cede sin hacerse de rogar”.

2. Las acometidas corsarias en el Istmo de Panamá en el siglo XVI

Aunque los corsarios franceses se hicieron presentes en el litoral atlántico del Istmo desde la tercera década del siglo XVI, como ya vimos, esto apenas constituyó un precedente y una experiencia que se amplió considerablemente en los años sesenta. No debemos olvidar el papel de puente de los metales preciosos que desempeñaba nuestro territorio, lo cual explica por qué fue objeto de depredaciones por parte de los merodeadores luteranos, particularmente en la zona de tránsito. Más aún, a estos muy pronto se le sumaron los no menos osados corsarios ingleses. En abril de 1568, la Real Audiencia informaba al Rey sobre la apresurada salida de la Flota del Tesoro ante la presencia de 50 o 60 franceses e ingleses cerca de Zamba, en el nuevo Reino de Granada, con la intención de pasar a Nombre de Dios. En esa ocasión, los corsarios capturaron una fragata perteneciente a Juan Ortiz de Zárate que transportaba 75.000 pesos en barras de oro y plata y “piezas ricas”, perteneciente al rey, además de otras mercancías particulares valoradas entre 120.000 a 200.000 pesos. Los prisioneros fueron liberados y aunque se despacharon un navío y dos fragatas con 120 hombres de dotación para darle caza a los extranjeros, no lograron alcanzarlos. Mientras tanto, en Nombre de Dios, se empuñaron las armas a la espera de un posible ataque, si bien la Audiencia se lamentaba por la falta de arcabuces.

Pocos meses después, los franceses capturaron en la costa de Veragua cuatro fragatas “que andaban en el trato”, así como otra embarcación, cargada con 34 o 35 mil pesos, procedente de Guatemala y cuyo dueño era Pedro de Espinar. Según la Real Audiencia, de nada servían las medidas represivas, porque “la desvergüenza de los franceses parece que es demasiado”, tanto era así que, a principios de 1569, el recién posesionado Presidente de aquel tribunal, Diego Lope de Vera, comunicaba que en su viaje a Nombre de Dios fue perseguido, entre Santa Marta y Cartagena, “por un corsario francés con su navío y chalupa medio día y media noche”. Es más, sabiendo que se trataba de Vera, el corsario se adelantó para interceptarlo en Nombre de Dios, razón por la cual el licenciado tuvo que pedir ayuda a Cartagena, desde donde enviaron dos fragatas armadas en guerra que lo escoltaron hasta el puerto de destino. Por estas fechas, los corsarios franceses entraron al río Chagres y robaron dos barcos cargados con 12.000 pesos de oro y plata, además de harina, cueros curtidos y otras mercaderías. Asimismo, se tomaron y quemaron la Villa de Tolú, en la jurisdicción de Cartagena de Indias, exigiéndole a los lugareños un rescate de 4.000 pesos. Acto seguido, con nueve navíos de alto bordo, se situaron frente a Nombre de Dios donde

permanecieron dos días desistiendo de atacar el puerto ante la actitud alerta de los moradores. Después intentaron recalar en la costa de Veragua, con el propósito de apoderarse del oro que se recogía en Concepción, pero el mal tiempo se lo impidió. A su retorno desembarcaron cerca de Nombre de Dios un portugués y cinco franceses que fueron capturados por las autoridades españolas. La Real Audiencia liberó al lusitano al comprobar que había sido apresado por los corsarios, en cambio a los últimos los condenó a trabajos forzados en las minas de Veragua.

A principios de 1571, Francis Drake, después de rastrear a los galeones y apresar el barco de aviso en su viaje a Nombre de Dios, en alianza con los corsarios franceses que merodeaban por el lugar, remontó en galeotas y chalupas el río Chagres hasta la Villa de Cruces. Capturó algunos barcos con cargamento de ropas valoradas en más de 20.000 pesos, algunos negros y 15.000 pesos de plata ensayada. A su regreso se apoderó del navío de Diego de Acevedo en la desembocadura del Chagres y otros barcos provenientes de Nombre de Dios. Mientras Drake retornaba a Inglaterra con el botín, los franceses se situaron en Bastimentos, cerca de Nombre de Dios, donde apresaron doce o trece barcos con mercaderías y negros que venían del Chagres, cuyo valor, según la Real Audiencia, ascendía a más de 150.0000 pesos, a los que había que añadir otros 80.000 pesos de plata ensayada.

A raíz de esta depredaciones, en mayo de 1571, la Real Audiencia recomendaba a la Corona que dos fragatas y otras tantas chalupas “con ochenta hombres de guerra y mar” recorrieran permanentemente el litoral atlántico del Reino de Tierra Firme. Por su parte, el cabildo de la ciudad de Panamá se refirió a “las grandes calamidades e infortunios” que padecían los vecinos de aquel puerto y Nombre de Dios. El ayuntamiento hizo una detallada descripción de los asaltos perpetrados por los corsarios ingleses y franceses que “están tan señoreados de toda la costa de Nombre de Dios, Cartagena, Tolú, Santa Marta y Cabo de la Vela que no se osa navegar desde Santo Domingo por temor de estos corsarios y se va disminuyendo el trato y comercio de las Islas de Barlovento y de esta Tierra Firme”. No olvidó mencionar las correrías de los negros cimarrones e indicó que la penuria era tan grande que hacia ocho meses que el vecindario no comía pan de trigo, si no tan solo plátanos.

Para colmo de males, a principios de julio de 1572, Drake regresó al Istmo con los barcos **Swan y Pasha** y una dotación de 73 hombres, a los que se sumaron otra treintena a cargo del capitán James Ranse, otro corsario inglés que frecuentaba por Tierra Firme. En la Isla de Pinos, Drake encontró dos fragatas procedentes de Nombre de Dios cargando maderas y los negros que componían la tripulación de estas embarcaciones le dieron información detallada de aquel puerto y las medidas que se estaban adoptando al saberse sobre la presencia de los corsarios. Dejó a Ranse al cuidado de los barcos y a bordo de cuatro pinazas con 73 hombres se encaminó a Nombre de Dios donde desembarcó en la madrugada sorprendiendo a los españoles con el ruido de trompetas y tambores. Esto constituyó una ventaja para los corsarios, que pese a su inferioridad numérica dominaron la resistencia de la guarnición del puerto. En la casa del gobernador, donde se guardaban los tesoros provenientes del Perú, los asaltantes pudieron ver un cuantioso cargamento de barras de plata “de setenta pies de longitud, diez pies de ancho y doce pies de altura”, amontonados contra

la pared; cada barra pesaba entre treinta y cinco a cuarenta libras". No obstante, los corsarios apenas si cargaron con algunas de dichas barras, debido a que Drake resultó herido gravemente en una pierna y se enteraron que la guarnición de Nombre de Dios con refuerzos de Panamá se disponía a combatirlos nuevamente.

Drake se estableció en la costa del Darién al acecho del arribo de la flota a Nombre de Dios. Su propósito era apoderarse de los tesoros en el Camino de Cruces y para ello contó con la eficaz ayuda de los negros cimarrones. En febrero de 1573, con una reducida fuerza de 18 ingleses y 30 africanos atravesó el Istmo y cerca de la Villa de Cruces preparó una emboscada a las recuas de mulas, si bien la misma fracasó por la imprudencia de un marinero borracho, quien "cuando se acercó un caballero de Ventacruz, bien montado, con su paje manejando el estribo, se levantó, repentinamente para ver quien era ...". Entonces Drake atacó sorpresivamente a la Villa de Cruces y destruyó el almacén de las mercaderías, si bien no maltrató a ninguno de los vecinos. A finales de marzo, en unión de 70 corsarios franceses que encabezaba Le Testu, cerca de Nombre de Dios, Drake logró capturar tres recuas de 190 mulas que transportaban aproximadamente 30 toneladas de plata, pero solo pudo cargar con la mitad de tan rico botín con el que retornó a Inglaterra. No está demás decir que Drake enterró el resto del tesoro, si bien los españoles lo rescataron poco después.

No menos perjudiciales fueron las irrupciones posteriores de otros corsarios ingleses y franceses en Tierra Firme, mientras Drake participaba en las guerras irlandesas y circunnavegaba el globo terráqueo. En mayo de 1575, la Real Audiencia indicaba que en los últimos cuatro años los extranjeros habían apresado más de ochenta barcos menores y fragatas con cargamentos de oro, plata y otras mercaderías cuyo valor ascendía a más de 500.000 pesos. De diciembre de 1574 a la fecha arriba indicada, los corsarios capturaron catorce embarcaciones en Nombre de Dios, otras nueve en Nicaragua y una fragata en Bastimentos. Más aún, asaltaron y se tomaron la población de Concepción en Veragua "y estuvieron hechos señores de la dicha ciudad un día y una noche saqueando lo que en ella había y (se) llevaron presos en sus fragatas a algunos de los vecinos y les rescataron la vida a dos y a tres mil pesos y mataron tres o cuatro vecinos y (se) llevaron muchos esclavos por fuerza y de voluntad".

En verdad, el atrevimiento de los corsarios no tenía límites. A mediados de 1576, una fragata de la Real Armada a cargo de Cristóbal Heraso fue atacada por los ingleses en el trayecto entre Cartagena y Nombre de Dios. Como resultado del cruento combate hubo quince españoles heridos, algunos de los cuales murieron poco después. Es más, sin importarle la presencia de los galeones en Nombre de Dios, los corsarios se situaron en la desembocadura del Chagres y apresaron dos barcos cuyo cargamento de mercancías se calculó en 2.400 pesos. Asimismo, capturaron una fragata procedente de Varagua con 2.000 pesos en oro y otra de Nicaragua cargada con gallinas y bastimentos. Si bien Heraso prontamente despachó tres fragatas, un galeón y dos lanchas en persecución de los extranjeros, estos escaparon porque solían utilizar embarcaciones livianas que les permitían refugiarse entre los escondrijos de las costas. No obstante, en noviembre de 1576, el capitán Pedro González de Meceta, zarpó de Nombre de Dios en un bergantín con 18 soldados y logró sorprender en la Isla

de Pinos a tres naves francesas e inglesas. Tras un fiero combate los corsarios optaron por abandonar las embarcaciones y huir tierra adentro. González quemó dos bohíos y un fuerte que los intrusos habían comenzado a levantar en dicho lugar con la ayuda de los cimarrones. Asimismo, tomó algunas armas y piezas de telas de las naves capturadas que condujo a Nombre de Dios, aunque posteriormente pudo comprobarse que ocultó parte de dichos artículos.

Especial mención merecen las depredaciones que en las costas del Pacífico de Panamá llevó a cabo John Oxenham, entre 1576 a 1578, aunque en calidad de lugarteniente ya había acompañado a Drake años atrás en el asalto a Nombre de Dios y en las correrías por el Chagres y el Camino de Cruces. Establecido en el Darién, no solo asoló por el litoral atlántico, si no que, a principios de 1577, con la colaboración de los cimarrones de Luis de Mozambique, cruzó hacia el Mar del Sur en una ruta que recuerda la utilizada por Balboa hacia más de sesenta años, es decir: partió de Acla, aprovechó el curso del río Balsas y otros brazos de agua hasta que alcanzó el Golfo de San Miguel. Allí construyó pinazas con las que incursionó por las Islas de las Perlas donde profanó la iglesia, saqueó las pesquerías, robó esclavos negros y apresó numerosas embarcaciones, entre otras un navío de Quito con más de 4.000 pesos del Rey y otros 50.000 pertenecientes a mercaderes particulares. Desistió de atacar a la ciudad de Panamá, porque encontró que la guarnición española lo estaba esperando.

Para ponerle coto a los pillajes de Oxenham el cabildo de la ciudad de Panamá sugirió a la corona que enviase cuatro galeones que sirvieran como guardacostas. No obstante fue el Presidente de la Real Audiencia, Gabriel Loarte, quien comisionó con ese propósito a Pedro Ortega Valencia, a la sazón factor y veedor de la Real Hacienda y quien, como vimos en el capítulo V, también se destacó en las guerras contra los cimarrones. Con una escuadra de 6 fragatas y otras embarcaciones menores tripuladas por 200 soldados, Ortega Valencia efectuó una búsqueda minuciosa por diversos ríos y ensenadas en el Golfo de San Miguel y atacó sorpresivamente un campamento en el que estaba una treintena de ingleses y alrededor de 80 cimarrones. Mató a 25 corsarios y a cambio, merced a las declaraciones de algunos prisioneros, pudo recuperar gran parte del botín que aquel había enterrado, así como destruir dos lanchas que los corsarios tenían ocultas en Acla. Finalmente, una expedición enviada desde El Callao a cargo de Diego Frías de Trejos, en abril de 1578, hizo prisionero a Oxenham junto con 17 de sus hombres y 40 cimarrones. Estos últimos se restituyeron a sus dueños, mientras que 13 ingleses fueron ahorcados. A Oxenham, y cuatro de sus lugartenientes se les ejecutó en Lima a finales de 1580.

Más si en el Golfo de San Miguel se reprimió con eficacia a los merodeadores ingleses, no ocurrió así en el litoral atlántico del Istmo. En junio de 1578, el cabildo de Panamá informaba que aproximadamente ochenta franceses se habían establecido en Boca del Drago, en la costa de Veragua, desde donde recorrían en busca de presas hasta Cartagena. Precisamente en Veragua capturaron una fragata y mataron a sus 30 tripulantes. Lo mismo hicieron con otra nave que venía de Nicaragua. Incluso nuevamente intentaron asaltar a la ciudad de Concepción.

Cuando a finales de 1578, en su viaje de circunnavegación Drake entró en el océano Pacífico y atacó a un buen número de bajeles españoles entre Valparaíso y El Callao, no solo creó consternación en el Virreinato del Perú, sino también en Tierra Firme, máxime cuando el audaz corsario apresó en el Cabo de San Francisco, a 150 leguas de Panamá, al navío **Nuestra Señora de la Concepción**, cuyo capitán era Juan de Antón. Esta nave que procedía del Perú transportaba un cuantioso cargamento de oro y plata valorado en 360 mil pesos.

La Real Audiencia adoptó medidas defensivas en el puerto de Panamá y, en abril de 1579, tres navíos salieron en una inútil persecución de Drake, quien después de robar algunas embarcaciones en las costas de Centroamérica y México, en su buque insignia **Golden Hind** retornó al puerto de Plymouth, en septiembre de 1580. Allí la Reina Isabel lo recibió como un héroe nacional y lo nombró Caballero y Alcalde de la ciudad.

Cinco años después, Drake, con una flota de 25, barcos zarpó nuevamente hacia el Caribe. En esta ocasión tomó y saqueó a Santo Domingo, Cartagena de Indias y San Agustín de la Florida. Sin embargo, desistió de atacar Nombre de Dios y la ciudad de Panamá, porque la malaria había diezmando a sus hombres. A principios de 1587, realizó uno de sus actos más temerarios, cual fue la destrucción de un centenar de naves españolas surtas en el puerto de Cádiz que se disponían a invadir Inglaterra.

A finales del siglo, Drake, en compañía de John Hawkins y otra expedición de 25 navíos, realizó su última incursión en aguas del Caribe. Hawkins murió poco antes de que Drake fallara en su intento de apoderarse de San Juan de Puerto Rico. No obstante, este redujo a cenizas a Río Hacha, saqueó Santa Marta y, el 27 de diciembre de 1595, destruyó por completo a Nombre de Dios, incluso quemó todas las naves españolas ancladas en este puerto y en el Chagres. En verdad, tales actos de Drake en el Istmo constituyeron más bien un gesto de represalia, porque su lugarteniente Thomas Baskerville había sido derrotado en forma aplastante por el Gobernador Alonso de Sotomayor, cuando quiso tomarse la ciudad de Panamá. Poco después, en febrero de 1596, el célebre corsario murió cerca de la bahía de Portobelo donde, al parecer, fue sepultado en un ataúd de plomo.

Aún no se habían terminado de construir todas las fortificaciones de Portobelo, que veremos más adelante, cuando en la medianoche del 16 de febrero de 1602, el corsario inglés William Parker entró sigilosamente con cuatro lanchas en la bahía y le prendió fuego al barrio de Triana. Pese a la heroica resistencia del comandante de la plaza, Pedro Meléndez, que recibió muchas heridas, los atacantes se adueñaron del puerto y lograron reunir un botín de 10.000 pesos a los que deben añadirse otros 2.000 producto del rescate del factor Diego de Ortega, 14 esclavos negros, tres piezas de artillería de bronce y una fragata. En realidad, no cabe duda que el descuido del centinela apostado en la Ranchería frente al Castillo de San Felipe de Sotomayor, contribuyó a facilitar el sorpresivo asalto de Parker. Por esta razón, el soldado Hernando Blanco, que no hizo los disparos de alerta cuando vio a los corsarios, fue condenado a morir mediante la pena del garrote vil.

3. Los asaltos piráticos del siglo XVII

a) La toma de Portobelo y Panamá

Con posterioridad al ataque de Parker, las poblaciones del Istmo no fueron víctimas de saqueos importantes hasta los años sesenta. Quizá ello obedeció al establecimiento del sólido sistema defensivo en los puertos terminales del litoral atlántico (Chagres y Portobelo) y al celo de gobernadores como Enrique Enríquez de Sotomayor. Sin embargo, no debemos olvidar que tras la muerte de Isabel de Inglaterra, los esporádicos asaltos corsarios en las Indias cedieron y fueron sustituidos por los actos de pillaje sistemático de los bucaneros y filibusteros que operaban desde bases cercanas en el Caribe. Es cierto que tales merodeadores, la mayoría de las veces actuaron por cuenta propia, pero en ocasiones, como dijimos, recibieron el apoyo de los funcionarios de sus respectivas naciones de origen.

Entre los más famosos piratas de las Indias Occidentales figuran Jean David Nau, mejor conocido como "Lolonés", Edward Mansfield y, particularmente, Henry Morgan. Este último era originario del país de Gales, donde nació posiblemente en 1636. Muy joven fue secuestrado en Bristol y vendido en Barbados como se acostumbraba entre los europeos de la época.

Poco se sabe de estos primeros años del después célebre filibustero. Lo cierto es que posteriormente se trasladó a Jamaica, donde a decir de John Exquemeling, quien le acompañó en algunas de sus correrías, "encontró dos barcos piratas que estaban por darse a la vela, circunstancia que aprovechó para adoptar aquel oficio, tal vez apremiado por la necesidad. Tras hacer dos o tres viajes en aquella compañía y habiéndole sido propicia la suerte, se reunió con algunos compañeros a quienes propuso comprar un barquichuelo para hacerse a la mar por cuenta propia. Aceptada la proposición y teniendo en cuenta las aptitudes del nuevo pirata, sus compañeros lo reconocieron por capitán del navío y comandante de la nueva banda".

A principios de 1665, Morgan y los capitanes Jackman y Morris, con un centenar de hombres incursionaron por la Provincia de Campeche en la Nueva España donde saquearon la Villa de Mosa. Posteriormente, se apoderaron de la ciudad de Trujillo, en Honduras. Continuaron por la Costa de Mosquito y tras echar anclas en **Monkey Bay**, remontaron en canoas el río San Juan hasta el Lago Nicaragua. Acto seguido, sin encontrar oposición, se hicieron dueños de la ciudad de Granada y con un rico botín retornaron a Jamaica. Asimismo, Morgan unió sus fuerzas con las de Edward Mansfield y participó en el ataque a Curazao y en la expulsión de los españoles de la isla de Santa Catalina situada frente a las costas de Nicaragua, con cuya captura los filibusteros adquirieron una importante base estratégica para sus desplazamientos hacia Tierra Firme. Pero en agosto de 1665, por instrucciones del Gobernador de Panamá, Juan Pérez de Guzmán, una expedición de poco más de 400 hombres que zarpó de Portobelo bajo el mando del capitán José Sánchez Jiménez, después de un fuerte enfrentamiento con los piratas, reconquistó Santa Catalina.

En 1668, luego de la captura y saqueo de Puerto Príncipe (hoy Camagüey) en Cuba, Morgan se propuso hacer lo mismo con Portobelo. Para tal propósito reunió una

flota de nueve barcos y un contingente de 460 hombres con los que partió de Jamaica bajo los auspicios del gobernador Thomas Modyford. Los piratas recalaron en un punto de la costa a diez leguas de Portobelo y con embarcaciones menores llegaron hasta la ensenada de Buenaventura para entrar por detrás del puerto. Después de apresar a un centinela y rodear al fuerte de Santiago de la Gloria, conminaron a la guarnición a rendirse, o de lo contrario, "todos serían despedazados, sin darle cuartel a ninguno" según nos dice Exquemeling. No obstante, los españoles respondieron con descarga de mosquetería y pese a su valiente resistencia, los piratas se tomaron la fortaleza. Entonces, de acuerdo con la descripción del autor antes citado, "encerraron a todos los oficiales y soldados en un departamento, pegaron fuego a la pólvora (...) y volaron el castillo entero con todos los españoles que había en él". Mientras tanto, el Gobernador de la plaza José Sánchez Jiménez se había refugiado con su familia y algunos soldados y vecinos en el fuerte de San Jerónimo desde el cual rechazó durante varias horas, diversos ataques de los filibusteros. Como último recurso, Morgan dispuso la construcción de escaleras y ordenó que los frailes y monjas las colocaran en las murallas, mientras sus hombres arrojaban granadas dentro del reducto. Aunque se le disparó hasta a los religiosos, Sánchez Jiménez no pudo evitar la caída del San Jerónimo. Aún así, el valiente Gobernador continuó la lucha en las secciones del fuerte y prefirió morir antes que rendirse a los asaltantes. Poco después Morgan sometió a la guarnición del Castillo de San Felipe y se dedicó al saqueo de la ciudad, así como "a toda clase de desordenes y excesos" a decir de Exquemeling. Intimidó y torturó a los vecinos para que le indicaran donde había ocultado sus riquezas y aunque el Gobernador de Panamá, Agustín Bracamonte, encabezó una expedición de represalia, la misma fue derrotada por los filibusteros. Más aún, el pirata amenazó con quemar el puerto a menos que se le pagara un rescate de 100.000 pesos. Así las cosas, el Gobernador tuvo que aceptar la humillante condición

Para cuidarse las espaldas Morgan dejó 500 hombres en el fuerte de San Lorenzo al que le hizo algunas reparaciones. Otros 150 filibusteros quedaron vigilando en los navíos y con los 1.200 restantes, tal como lo había hecho Drake un siglo antes, remontó el Chagres en chatas artilladas hasta la Villa de Cruces. Pero su avance fue lento, no solo por la hostilidad de los indios que le causaron algunas bajas, si no también porque los españoles quemaron todos los lugares donde los piratas podían encontrar bastimentos de los que carecían. Estos desesperados por el hambre llegaron hasta comerse las bolsas de cuero vacías que ablandaban con agua y a golpes de piedra. El testigo presencial Exquemeling sostuvo que “hicieron gran banquete de dichos pellejos, y le hubiera sido mas sabroso, si no se hubiesen peleado entre sí, disputando sobre cual tendría mayor porción”. No obstante, en la Villa de Cruces hallaron unos cuantos gatos y perros “que los piratas mataron y comieron con gran apetito”, así como también 15 botijas de vino del Perú, todo lo cual les afectó el estómago y, por ende, ese día no pudieron continuar la marcha por tierra.

Después de algunas escaramuzas con los españoles e indígenas, al noveno día de su partida de San Lorenzo, los filibusteros desde la cumbre de una montaña divisaron el Mar del Sur y en un valle cercano encontraron gran cantidad de reses, caballos y asnos que mataron y “medio chamuscados o asados los devoraron en increíble premura y apetito”.

Pese a las medidas de defensa adoptadas por el Gobernador Juan Pérez de Guzmán, que abrió trincheras y colocó cañones cargados con fragmentos de hierro y balas de fusil en diversos puntos de la antigua ciudad de Panamá, el 28 de enero de 1671 Morgan dio la orden de ataque. Cabe anotar que la fuerza de los defensores consistía en 400 hombres a caballo, 2.400 soldados a pie y un número indeterminado de indios y negros, todo lo cual excedía con mucho a los piratas. Pero estos pronto demostraron su superioridad tanto en la estrategia de guerra como en el manejo de las armas de fuego. En efecto, en la batalla de Matasnillos, tras dos horas de combate, los asaltantes habían diezmado a la caballería hispana y dispersado a la infantería que abandonó las armas y huyó a los montes. Asimismo, con certeros disparos eliminaron a una partida de toros salvajes que los españoles arriaron en su contra. Durante tres horas se combatió dentro de la ciudad, pero una vez “enseñoreados de ella, los piratas mataron y destrozaron a cuantos pretendieron defenderse”.

A la rendición de la capital del Reino de Tierra Firme, siguió un voraz incendio que la destruyó casi en su totalidad. Exquemeling afirma que Morgan fue el responsable de este acto, mientras que otros testigos acusan a los españoles de ser los causantes del siniestro y particularmente culpan al Gobernador Pérez de Guzmán. De todos modos, lo cierto es que esto no salvó a sus habitantes del saqueo y de los excesos por parte de los filibusteros, pues “ni la edad ni el sexo constituía para estos hombres motivos de excepción; tampoco perdonaban a los religiosos cuyos hábitos menospreciaban con escarnio. Las mujeres eran víctimas de sus deseos, pero en ello no hacían sino seguir el ejemplo de su jefe Morgan”.

Aproximadamente un mes permanecieron los piratas en las ruinas de Panamá. Durante ese tiempo, apresaron algunos barcos en la bahía, aunque no pudieron

echarle mano a la nave que traía los tesoros del Perú, recogieron gran cantidad de objetos de valor entre los escombros y torturaron a los vecinos para que les indicaran donde habían ocultado sus bienes. Así, cuando el 17 de febrero, Morgan emprendió la retirada llevó consigo 600 cautivos y un rico cargamento de oro, plata, mercaderías y piedras preciosas que transportó en 165 mulas. Los ingleses calcularon el botín en 70.000 libras esterlinas, si bien Morgan solo le dio a sus hombres una ínfima parte. Esta fue la última incursión del famoso pirata porque en 1674, recibió el título de Caballero y se le nombró Vicegobernador de Jamaica, cargo que desempeñó hasta su muerte en 1688. Por último, debemos decir que después de la toma de Panamá no hubo socorro militar, toda vez que se quedaron en promesas las tropas que el Virrey Conde de Lemos debió mandar desde el Perú. Tampoco llegaron de Quito otras fuerzas para reprimir a los invasores.

b) Otros ataques filibusteros a finales de la centuria

Tras los asaltos de Morgan a Portobelo y Panamá, y pese a las medidas de carácter preventivo adoptadas para la Corona, otra serie de invasiones filibusteras se efectuaron en diversas partes de la Gobernación de Tierra Firme. En 1678, el pueblo de Chepo fue tomado y saqueado por piratas franceses. Al año siguiente, John Coxon, Bartholomew Sharp, Edward Cook y otros bucaneros ingleses y franceses se apoderaron de Portobelo logrando un rescate de 100.000 pesos.

A principios de 1680 organizaron otra expedición que rindió y destruyó el Real de Santa María en las márgenes del Río Tuira, en el Darién, donde se almacenaba el producto de las minas de Cana. Sin embargo, los españoles habían sido alertados y escondieron el oro. En diciembre de ese año, el Gobernador Alonso Mercado de Villacorta informaba al Rey que en la costa de Portobelo estaban entre 400 a 500 filibusteros en cinco naves. Temía que con la ayuda de los indios del Darién cruzaran el Istmo y llegaran al Mar del Sur, como en efecto ocurrió. Al igual que lo había hecho Oxenham un siglo atrás, los piratas comandados por Coxon, Harris y Sawkins, apresaron algunos barcos en el Golfo de San Miguel. Cerca de Perico le dieron caza a un navío procedente del Perú con un cargamento de 50.000 pesos y abundantes provisiones de harina, pólvora y municiones. Asediaron, asimismo, la nueva ciudad de Panamá, pero al parecer desistieron a la vista de sus fortificaciones y de la actitud alerta de las autoridades españolas, si bien algunos autores como Jacques y François Gall sostienen que llegaron a tomarse dicho puerto, aunque no indican las fuentes que avalan tal aseveración. Como quiera que fuese, después de reñir violentamente entre sí y dividir sus fuerzas, los piratas culminaron su periplo con un asalto fallido a Remedios y asolando las costas del Perú.

Nuevamente, en 1685, Chepo sufrió la invasión de filibusteros franceses e ingleses. Esta vez los intrusos eran alrededor de 2.000 y entre sus capitanes figuraban Davis, Swann, Townley, Grouniet y L'Escruyer. Mas pronto surgieron las acostumbradas disputas y el rompimiento de las alianzas, sobre todo cuando fracasaron en su intento de apoderarse de la Armada del Mar del Sur. Ello no impidió que continuaran sus pillajes en Natá, la Villa de los Santos, Santiago de Veragua, Remedios, Alanje y David. Inclusive llegaron hasta Nicaragua donde incendiaron León y Granada.

Con el incremento de las depredaciones piráticas en el Istmo, y a instancias de las autoridades de Tierra Firme, desde España se cursaron órdenes a fin de contrarrestarlas, aunque solo algunas fueron puestas en práctica. En 1680, Chepo se trasladó a otro asiento y para su defensa se dieron instrucciones al ingeniero Luis Venegas para erigir una fortaleza en un islote del Río Bayano. Sin embargo, como vimos, esto no impidió que los filibusteros, cinco años después, saquearan dicho sitio que era una especie de trampolín para pasar al océano Pacífico.

A mediados de 1683, Venegas apostó vigías en las islas de Chepillo y Taboga, así como también en la Punta de Paitilla y en el Cerro Ancón. Del mismo modo, a petición de los vecinos de la Ciudad de Panamá, en la fecha antes señalada, se mandó al Gobernador Pedro Ponte habilitar dos embarcaciones guardacostas que habrían de recorrer permanentemente el Golfo de San Miguel y cuyo mantenimiento estaría a cargo de la Real Hacienda, con el apoyo económico de las autoridades de Lima y el comercio local. En 1685, el Presidente de la Real Audiencia, Pedro Ramírez de Quiñones, levantó un pequeño fuerte con seis piezas de artillería en la isla de Perico. Se sintió optimista con tal medida, pues afirmó: "aunque vengan cincuenta naos de ingleses y franceses no podrán llegar al puerto ni hacer daño en él y esta ciudad de Panamá está bien apercebida de gente y armas". Con todo, en febrero del año siguiente, el Cabildo de la ciudad de Panamá se quejó ante el Rey por las constantes correrías de los numerosos piratas que obstaculizaban el tráfico con el Perú, razón por la cual habían subido los precios de la harina, el maíz y otros "géneros". El ayuntamiento solicitaba el auxilio de artillerías, marineros y "demás gente de mar", máxime cuando hacía cuatro meses que los filibusteros permanecían frente al puerto y el vecindario se mantenía con las armas en la mano vigilando desde las murallas. Hacia 1693 dos "barcos luengos" cumplían la tarea de guardacostas con una dotación de 82 piezas, cuyos gastos anuales representaban poco más de 250.000 pesos. A finales de 1699, tales naves necesitaban arreglos urgentes, por lo que el Gobernador de Panamá, Marqués de Villarocha, dispuso reemplazarlas por dos bergantines más convenientes.

4. El intento de colonización escocesa en el Darién

Precisamente, en las postrimerías del siglo XVII y principios de la siguiente centuria, se produciría uno de los hechos más singulares en la historia del Istmo, pues aprovechando el vacío de población española en el Darién y las características geográficas de la región, que hacían de ella una especie de **talón de aquiles** en las Indias, se llevaría a cabo nada menos que un intento de colonización extranjera. En esta empresa, aunados al proselitismo religioso estaban los intereses económicos que pretendían quebrar el comercio de España con América y la intención de construir una vía interoceánica. De este modo, el Darién se convertiría en la ruta mercantil por excelencia, que habría de enlazar a las Indias Orientales y Occidentales con los puertos de Escocia en busca de un desarrollo económico que beneficiara la unión con Inglaterra.

William Paterson fue el principal gestor de dicha idea de colonizar el Darién, influido por los escritos del médico pirata Lionel Wafer que había permanecido allí varios meses conviviendo con los indígenas. A decir de Paterson, a través de los

puertos del Istmo correría, por lo menos, dos tercios de lo que ambas Indias producirían al cristianismo. Por consiguiente, “estas puertas a los mares y llaves del Universo serían capaces de permitir a sus poseedores imponer leyes a ambos océanos y convertirse en los árbitros del mundo comercial”.

Con el apoyo de acaudalados mercaderes, en 1695, se formó la Compañía escocesa para el comercio de África y las Indias. Se le autorizó “para tomar posesión de territorios despoblados de cualquier parte de Asia, África o América o en cualquier otro lugar con el consentimiento de sus habitantes, con la condición de que no pertenecieran a ningún soberano europeo y para plantar colonias allí, construir ciudades y fortalezas; para establecer impuestos y proveer los lugares con arsenales, armas, etc., y para hacer la guerra y tomar represalias y para concluir tratados de paz y de comercio”. Se estipuló el capital de la empresa en 600.000 libras esterlinas y, como a la sazón Escocia estaba unida a Inglaterra, en ambos sitios se recaudarían los fondos. No obstante, el celo de la **East India Company** y otros consorcios ingleses, que con razón tenían la competencia de la nueva corporación escocesa, a lo que se sumaron las protestas diplomáticas del gobierno español, hicieron que el Rey Guillermo III influyera en el Parlamento para retirar todo apoyo a los eventuales colonizadores del Darién.

A pesar de este contratiempo, los escoceses reunieron un capital de 219.000 libras esterlinas recaudadas por acciones y sin el liderazgo de Paterson, que cayó en desgracia por escándalos financieros, la primera expedición de 1,200 colonos zarpó en cinco naves del estero de Forth, el 19 de julio de 1698. Una vez en el Darién, en un banco de arena de la ensenada que los escoceses llamaron Bahía de Caledonia, establecieron el asentamiento de Nuevo Edimburgo. Aunque contaron con la ayuda de los indios cunas, en honor de cuyo jefe levantaron el fuerte de San Andrés, desde un principio fue evidente la deficiente organización de la empresa, tanto en la selección de los alimentos, vestidos y útiles accesorios como en el sistema peculiar de gobierno que habría de regir la colonia mediante consejeros, los cuales se rotaban la presidencia cada semana. En consecuencia, la anarquía y el descontento se convirtieron en las notas sobresalientes y a ello se sumó el clima malsano y la carencia de provisiones, ante la negativa de las autoridades inglesas en el Caribe de surtir de víveres a los desesperados colonos del Darién, como se evidencia en una proclama del Gobernador de Jamaica, William Breester, del 9 de abril de 1699. En la misma se indicaba que “por ningún pretexto que sea tengan alguna correspondencia con los dichos escoceses en darle asistencia de armas, municiones, provisiones o cualquiera otra cosa que así por ellos mismos como por otros, por ellos o con ninguna de sus embarcaciones de la nación inglesa so pena de la desgracia de su Majestad y de lo contrario serían responsables al más grande peligro ...”. Por todo lo anterior, esta experiencia inicial culminó a mediados de 1699, con gran pérdida de vidas.

No tuvieron mejor suerte otras dos expediciones integradas por 1.600 colonos, pues a la falta de vituallas y el caos reinante, se sumaron las dificultades de sostenimiento, toda vez que se vieron acosados por las fuerzas españolas, encabezadas por el Gobernador de Cartagena de Indias, Juan Díaz Pimienta. Aunque los escoceses triunfaron en las primeras escaramuzas, les fue preciso capitular, y el 11 de abril de

1700 el último remanente partió del Istmo. El trágico intento colonizador costó a Escocia casi 2.000 vidas y la pérdida del capital invertido, aunque la compañía, luego de largas y acaloradas discusiones con el Gobierno inglés, obtuvo el reembolso total con el 5% de interés. En su mayoría, los pocos sobrevivientes del desastre decidieron establecerse en algunas islas del Caribe y en las colonias inglesas de América del Norte. Paradójicamente, el fracaso del Darién sirvió, en parte, para la unificación de Escocia e Inglaterra en 1707.

5. Las fortificaciones de Portobelo, el río Chagres y Panamá

Las incursiones extranjeras que ya tuvimos oportunidad de ver, determinaron que la protección de las Indias revistiera gran importancia. En 1586, Felipe II envió una misión especial al Caribe de la que formaba parte el ingeniero Juan Bautista Antonelli, con la finalidad de inspeccionar las defensas del área. Antonelli considerado como la eminencia de la época en el campo de la defensa militar, consideró que lo que Nombre de Dios necesitaba era una simple trinchera de tierra, donde se colocarían 4 o 5 cañones. Sin embargo, al regresar a España recomendó el traslado de esta población hacia Portobelo donde proponía levantar dos fuertes, uno frente al otro. Uno de ellos tendría una guarnición integrada por 6 hombres. El otro, junto al pueblo, con 8 piezas de artillería, estaría guarnecido por 25 soldados.

Pero fue recién en 1595 cuando Drake se tomó Nombre de Dios, que se procedió efectivamente a trasladar el poblado. Así, el 20 de marzo de 1597, Francisco Valverde y Mercado fundó San Felipe de Portobelo y Antonelli diseñó sus defensas. El principal fuerte fue el de San Felipe de Sotomayor o San Felipe de Todo Fierro que se encontraba ubicado en la boca norte de la entrada. Según Edwin Webster, en el plano original existían 3 plataformas de artillería en la defensa inferior, en la del medio (Santa Bárbara), abajo y ligeramente delante de las otras dos. Al este se hallaba la puerta de entrada desde donde una escalera conducía hacia los cuartos y los terraplenes de la defensa superior. Al decir de Castellero Calvo, tempranamente se dudó de la calidad de esta construcción y el propio Sotomayor fue uno de los más feroces críticos de la obra. Esto determinó que, en 1604, se reuniera una Junta de Guerra en Portobelo que recomendó la realización de reformas en la batería de Santa Bárbara, en la defensa superior y en la torre central. A finales de la tercera década del siglo XVII, se le hicieron algunas reformas que, en 1620, el sobrino de Antonelli, Cristóbal de Roda, había sugerido.

Las necesidades defensivas habían cambiado para el siglo XVIII y las baterías resultaban inapropiadas, en virtud de lo cual se construyó una plataforma al este del viejo fuerte. Como veremos en el próximo capítulo, Vernon destruyó el Castillo Todo Fierro a pesar de que le resultó “muy difícil ... (y) tomó entre 16 a 18 días ...”.

La fortaleza en el lado sur se componía de una batería de 5 o 6 cañones que llevaba el nombre de Santiago. En un plano de 1604, según Webster, aparece el fuerte de Santiago de la Gloria que estaba ubicado a la entrada de la ciudad. Para su construcción se utilizaron bloques de piedra cálcica, arenisca, mampostería y ladrillos españoles. Este castillo poseía un hornabeque compuesto por dos “cubos” y tres torres

y la Torre del Homenaje. Su artillería consistía en 16 piezas. Posteriormente se sustituyeron las defensas por baluartes, según nos dice Castellero Calvo, por sugerencia de Cristóbal de Roda, al tiempo que se introdujeron otras reformas. Cuando en 1668 Morgan tomó la retaguardia del castillo se desmoronó la ilusión de que el mismo era inexpugnable. Después del ataque de Vernon, en 1739, el Santiago quedó en tal estado de deterioro que se consideró prudente abandonarlo.

En 1626, el ingeniero Cristóbal de Roda recomendó la construcción de un tercer fuerte en Portobelo, en la bahía frente a la ciudad. En efecto, el castillo de San Jerónimo reemplazaría al Santiago de la Gloria el que, en su opinión, debía ser desmantelado. Sin embargo, las obras no se comenzaron hasta 1659 por iniciativa de Fernando de la Riva Agüero y sufrieron múltiples reformas después de su muerte, acaecida en 1663. Años después, el Gobernador Juan Pérez de Guzmán decidió sustituir la plataforma por cuatro baluartes y, como vimos, en 1668, en plena reforma, Morgan atacó este castillo que se hallaba desprovisto de artillería. La idea de la construcción del fuerte Farnesio en la boca oeste de la bahía de Portobelo, nació en 1606, pero las obras no se iniciaron hasta más de un siglo después, en 1726. Nos dice Castellero Calvo que entonces todo lo que se pudo levantar fueron unas precarias baterías para dar cabida a 4 piezas de artillería.

El ataque de Vernon, al decir de este historiador, cerró una etapa en el sistema defensivo de Portobelo para inaugurar otra, acorde con las nuevas concepciones militares de la época. La misma estuvo a cargo de los ingenieros Ignacio Sala y Manuel Hernández. Así, de estos años data la construcción del Castillo de San Fernando y la remodelación del San Jerónimo.

Respecto a la defensa del río Chagres, cabe destacar que, en 1595, Juan Bautista Antonelli construyó una "Plataforma y Torre" en la orilla derecha de este río. Cuatro años más tarde, en 1599, nos dice Juan Manuel Zapatero, que estas construcciones comenzaron a ser llamadas como Castillo de San Lorenzo el Real, que posteriormente sufriría varias modificaciones. En efecto, en 1680, el ingeniero militar Bernardo de Ceballos y Arce levantó una fortaleza con la "traza" realizada por el General Venegas. Casi un siglo antes, en 1596, cuando Drake intentó forzar la entrada y remontar el río para apoderarse de Cruces y después de la ciudad de Panamá, el capitán Alonso de Sotomayor, con 700 hombres, lo impidió. Posteriormente, se levantaron los fuertes del Gatún, Dos Brazas y Santísimo Sacramento de la Trinidad, con la finalidad de completar la defensa del río Chagres.

Pese a que se hicieron algunas obras de reconstrucción sobre los escombros de la destruida ciudad de Panamá, por real cédula de 31 de octubre de 1671, se nombró a Antonio Fernández de Córdoba Gobernador y Capitán General de la Provincia de Tierra Firme, ordenándosele escogiera "la parte más oportuna del sitio de Ancón donde podía reedificarse la ciudad para su mayor defensa". Se comisionó a los ingenieros militares Juan Betín y Bernardo de Ceballos el trazado y erección del nuevo asiento, cuyo emplazamiento se eligió por recomendación del ermitaño portugués, hermano Gonzalo de la Madre de Dios. La ceremonia del establecimiento tuvo lugar el 21 de enero de 1673, y Antonio Fernández de Córdoba, sin más demora, procedió a la

construcción de las fortificaciones. Ante su prematura muerte, tal tarea la prosiguió el obispo Antonio de León, aunque solo a medias, pues apenas levantó algunas murallas y parapetos de barro y piedra. Un año más tarde, Alonso Mercado de Villacorta acometió la tarea de finalizar el sistema defensivo en el nuevo asiento de la capital. Así, se levantaron los baluartes de San José, La Mano del Tigre y el de Barlovento.

Hacia 1686, el cinturón defensivo de la nueva ciudad de Panamá estaba en condiciones lamentables. Fue por eso que el Gobernador Pedro Ponte sostuvo que la muralla debía ser “de firme porque lo que se hizo en ella es solo un parapeto de piedra y barro deleznable y sin ninguna subsistencia, por cuya causa es preciso estar continuamente reparándola porque en lo riguroso de los inviernos con la humedad del temperamento padece muchas ruinas”. Con la colaboración de los vecinos, Aponte construyó el cinturón de cal y canto con dos puertas principales: la de tierra y la de mar, más cinco postigos, con un foso y emplazamiento de artillería de bronce.

Como veremos en el próximo capítulo, después del ataque de Vernon a las fortalezas de Portobelo y el Chagres, se encomendó su reconstrucción al Gobernador Dionisio de Alsedo y Herrera, quien cubrió de trincheras y baterías a ambos sitios, a la vez que aumentó la guarnición. También mejoró toda la artillería y las montó en cureñas de guayacán, al tiempo que abasteció los almacenes con armas, municiones y pertrechos. Asimismo, construyó algunos fuertes de madera en el Darién.

Cuando a comienzos de 1779 el brigadier Agustín Crame, “Visitador de las fortificaciones de América”, llegó a Panamá para reconocer el estado de las defensas, encontró que el castillo San Lorenzo el Real del Chagres era una “fortaleza cerrada”, difícil de proteger y proveer y con “muchos padrastrros dominantes, expuesta al riesgo de su ocupación por un enemigo hábil que equivaldría a la inseguridad de Panamá”. Crame propuso la demolición de la “luneta” o batería circular ubicada delante de la Plaza de Armas, del foso del Frente de Tierra y de la batería avanzada en el cerro que había construido el ingeniero Hernández, entre 1761 y 1768. En su “Plan de Defensa” de la ciudad de Panamá escribió que “a Panamá no conviene otra cosa que asegurar con foso y contra Escarpa los dos frentes de Tierra”. En su opinión, las defensas de Panamá eran “más infelices de lo que yo creí antes de verlas y no valía la pena más que repararlas”. A pesar de ello los trabajos de fortificación continuaron y así fue que se levantaron las Bóvedas.

En plena decadencia del Istmo, en 1784, el ingeniero Juan Jiménez Donoso que se había destacado en Cartagena de Indias fue comisionado para informar sobre el estado de la defensa de Panamá. En su “Plan de Defensa del Istmo”, de 1788, afirmaba que las fortificaciones de Portobelo y Chagres “están prescriptas”, en razón de lo cual la Ciudad de Panamá se hallaba a merced de una escuadra extranjera. Dificilmente se podía atender a la protección de Panamá cuando la Real Hacienda producía apenas 120.000 pesos al año y los gastos se elevaban a 300.000 anuales que no alcanzaban a cubrir los 50.000 o en ocasiones 100.000 pesos del situado procedente del Virreinato del Perú.

BIBLIOGRAFÍA

- ABELLA, Rafael: **Los piratas del Nuevo Mundo**. Colección Memoria de la Historia. Editorial Planeta, Segunda Edición, Barcelona, junio de 1989.
- ARAÚZ, Celestino A.: "El Istmo de Panamá desde finales del siglo XVI: Su función en el XVII", **Historia General de España y América**, Tomo IX-2. Ediciones Rialp, S.A., Madrid, 1984.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo: "Portobelo. Apuntes para un libro en preparación". **Revista Patrimonio Histórico**. Instituto Nacional de Cultura, Dirección Nacional de Patrimonio Histórico, Vol.2, No.2, octubre-noviembre-diciembre de 1978.
- GASTEAZORO, Carlos M.; ARAÚZ, Celestino A.; y MUÑOZ PINZÓN, Armando: **La Historia de Panamá en sus Textos**. Tomo I (1501-1903), Editorial Universitaria, Panamá, 1980.
- EXQUEMELING, John y RINGROSE, Basil: **Piratas de América**. Editorial Colombia. Buenos Aires, 1945.
- GALL, Jacques y François: **El Filibusterismo**. Breviarios del Fondo de Cultura Económica, México, 1978.
- HARING, Clarence H.: **Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el Siglo XVII**. Segunda Edición de la Academia Nacional de la Historia de Venezuela, S.F.
- Comercio y Navegación entre España y las Indias en la Epoca de los Habsburgos**. Primera reimpresión, Fondo de Cultura Económica, México, 1979.
- MACK, Gerstle: **La Tierra Dividida**. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Segunda Edición, Editorial Universitaria, Panamá, 1979.
- MORALES PADRÓN, Francisco: **Historia General de América**. Tomo VI **Manual de Historia Universal**. Espasa-Calpe, S.A., Madrid, 1975.
- PARRY, J.H.: **El Imperio Español de Ultramar**. Ediciones Aguilar. S.A., Madrid, 1970.
- PARRY, J.H. y SHERLOCK, Phillip: **Historia de las Antillas**. Editorial Kapeluzs, Buenos Aires, 1976.
- PEÑA BATTLE, Manuel A.: **La Isla de la Tortuga, Plaza de Armas, Refugio y Seminario de los Enemigos de España en Indias**. Edición Cultura Hispánica, Madrid, 1977.
- PREBBLE, John: **The Darien Disaster**. Secker & Warburg, London, 1968.

VAUGHAM, Edgard: "La colonia escocesa en el Darién (1696-1700) y su importancia en los Anales Británicos." **Revista Lotería**, 2da. época, vol. VII, N° 81, agosto de 1962.

ZAPATERO, Juan Manuel: **Historia del Castillo de San Lorenzo El Real de Chagre**. Ministerio de Defensa, Servicio Histórico Militar. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo CEHOPU, Madrid, 1985.

ZARAGOZA, Justo: **Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América Española deducidas de las obras de D. Dionisio de Alsedo y Herrera**. Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1883.

Documentos varios del Archivo General de Indias de Sevilla, Tomos IV, V, VI, VII, VIII, X, XI, XV, XVI. **Colección Sosa y Arce.**, Archivo Nacional de Panamá.