

FRANCIS DRAKE E LA GUERRA DI CORSA NEL XVI SECOLO

Tra i tanti fenomeni dell'Età moderna che, forse più di altri, hanno attirato la fantasia di scrittori, artisti, registi e gente comune vi sono sicuramente quelli della guerra di corsa e della pirateria. Ognuno di noi, durante la sua vita, avrà almeno letto un libro o visto un film con protagonisti corsari, pirati o bucanieri, oppure da bambino avrà certamente sognato di trovare un'antica mappa e unirsi a una spedizione in mare aperto per ritrovare un tesoro sepolto.

Come emerge già da queste poche righe, nel sentire comune i termini “corsaro” e “pirata” sono interscambiabili, e vanno a descrivere, nella nostra fantasia, la stessa figura spesso immaginata come turpe, disonesta e intimamente malvagia. La realtà storica, come spesso accade, è ben diversa e i due fenomeni, ossia quello della guerra di corsa e la pirateria, pur avendo diversi punti in comune che hanno contribuito a questa confusione, sono distinti e come tali erano percepiti durante l'Età moderna. Prima di analizzare la figura di Francis Drake, uomo che forse più di tutti ha incarnato e incarna la figura del corsaro. Risulta quindi utile spendere qualche parola sulle origini di questi fenomeni, sulle loro somiglianze e sulle loro differenze.

1. Alle radici del fenomeno: le scoperte geografiche e il sistema monopolista spagnolo

Per comprendere meglio il fenomeno della guerra di corsa e della pirateria in Età moderna è necessario analizzare il cambiamento nella sensibilità politica e nel diritto relativo ai mari, la trasformazione della Spagna in impero atlantico e la decisione della Corona spagnola di strutturare il commercio coloniale in una forma monopolistica.

Per quanto riguarda il primo aspetto, fu proprio l'Età moderna a rappresentare un punto di rottura con il passato. Durante l'Antichità, infatti, nonostante Roma identificasse il Mediterraneo come *Mare Nostrum*, i mari vennero definiti come “cosa comune”, sui quali non si potevano vantare diritti di proprietà o sovranità. Fu appunto durante l'epoca moderna che iniziò il cambiamento, con gli Stati che rivendicavano la propria sovranità su porzioni di mare vicini alle loro coste. I principali punti di svolta furono rappresentati dalla Bolla *Inter Caetera* del 1493 e dal Trattato di Tordesillas del 1494, entrambi nati per dirimere le dispute sorte tra Portogallo e Regno di Castiglia in seguito alle scoperte geografiche di Cristoforo Colombo. La sostanziale divisione delle terre e dei mari al di fuori

dell'Europa tra i due regni iberici fu inizialmente accettata da Inghilterra e Francia, ma, come vedremo a breve, un cambiamento negli interessi di questi due Paesi portò a un diverso approccio¹.

Furono proprio le scoperte geografiche di Colombo e le successive esplorazioni a spingere la Spagna sempre più a Occidente, trasformando il Paese iberico in un vasto impero atlantico. Con la nascita delle prime colonie nelle Americhe, la Corona spagnola si trovò ben presto davanti al dilemma di come strutturare il commercio tra la Madrepatria e i nuovi possedimenti. Utilizzando una divisione artificiosa, potremmo affermare che i traffici commerciali sviluppatisi nel Mar dei Caraibi in seguito all'inizio della colonizzazione spagnola furono essenzialmente di tre tipi: intercontinentale, ossia tra le colonie caraibiche, la Spagna e l'Asia attraverso il noto Galeone di Manila che collegava la Madrepatria alle Indie Occidentali e Orientali; intercoloniale o interamericano, ossia tra i diversi territori facenti parte dell'impero coloniale; locale o interno allo spazio della singola colonia. È estremamente importante tenere a mente come la Spagna decise di strutturare questo flusso commerciale tentando di concentrare le attività nelle mani di mercanti spagnoli, marginalizzando le altre nazionalità. Era, insomma, l'inizio di quel sistema monopolistico che, nato nella seconda metà del XVI secolo, sarebbe durato fino al XVIII secolo, pur venendo funestato, come vedremo, dalle continue spedizioni di corsari e pirati che imponevano alla Corona spagnola di impegnare parte della flotta a protezione delle navi mercantili².

Il monopolio portava con sé un regime fiscale incentrato sulla *Casa de la Contratación de Indias* di Siviglia, incaricata di riscuotere tutti i diritti sulle merci in entrata e uscita dalla città spagnola, uno dei quali, la cosiddetta *Avería*, era direttamente connesso con i costi relativi alla protezione delle navi dei mercanti minacciate da corsari e pirati. Furono proprio il sistema monopolistico, la pressione fiscale e le limitazioni imposte dalla *Casa de Contratación*, le forti ingerenze di una Corona in perenne crisi e le esigenze economiche delle colonie a portare alla proliferazione del contrabbando nel Mar dei Caraibi e nelle altre colonie spagnole nel Nuovo Mondo³.

Non fu, naturalmente, solo il sistema economico ideato dai monarchi iberici a favorire le attività di pirateria: furono infatti determinanti anche altri fattori come, per esempio, la progressiva espansione economica europea e lo sviluppo dell'Inghilterra e dell'Olanda, oltre ai conflitti religiosi che insanguinarono l'Europa nel corso del XVI secolo. Se, quindi, da un lato la pretesa monopolistica spagnola e il controllo iberico sui territori americani non lasciava altro mezzo a Inghilterra, Francia e

¹ SOLARES LAÍN Z R., *Piratería y corso en el Océano Atlántico durante los Siglos XVI y XVII*, tesi di laurea, Universidad de Cantabria, 2018, pagg.17-18.

² ZAMBRANO PÉREZ M., *Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro*, Historia Caribe, Barranquilla, No. 12, 2007, pagg.24-25.

³ *Ibidem*, pag.28 e 37-39 e SOLARES LAÍN Z R., *Op.cit.*, pagg.14-15.

Olanda di godere delle grandezze economiche delle scoperte geografiche, dall'altro fu anche l'esplosione della Riforma protestante a favorire la pirateria e la guerra di corsa: numerosi furono i riformati che ricorsero a queste attività per indebolire l'impero spagnolo e, di conseguenza, la causa cattolica⁴.

Da quanto abbiamo detto sopra, emerge il forte legame tra commercio illecito e pirateria: entrambi erano infatti dediti ai commerci illegali nei Caraibi e le potenze europee utilizzarono tanto gli uni quanto gli altri per colpire e indebolire il monopolio spagnolo nelle Americhe. La prima e più immediata reazione della Corona fu quindi quella di colpire con pene draconiane chiunque intrattenesse rapporti con i contrabbandieri, anche se, come vedremo a breve, le contraddizioni in seno alla monarchia spagnola non furono poche⁵.

2. *Pirateria e guerra di corsa: somiglianze e differenze*

Come il lettore avrà notato, una delle principali difficoltà trattando questo tema è proprio quella di tracciare una distinzione netta tra contrabbandieri, corsari e pirati. Sebbene, in teoria, le differenze siano nette e chiare, basta in realtà avventurarsi un po' nel Mar dei Caraibi del XVI secolo per capire che, nella pratica, grande era la confusione sotto al cielo. È necessario, quindi, delineare fin da subito la principale distinzione giuridica tra corsaro e pirata, in quanto il primo operava in un contesto legale, autorizzato da una lettera di corsa, mentre il secondo si muoveva al di fuori della legalità⁶.

La lettera di corsa era quindi uno strumento legale che autorizzava il corsaro ad attaccare le navi spagnole per impossessarsi dei beni trasportati: le origini di questo documento (e dell'attività potenzialmente assai redditizia a esso collegata) devono rintracciarsi nella lettera che permetteva a un individuo che aveva subito un danno da uno straniero a rivalersi su un altro suddito del medesimo regno qualora la proposta di compensazione fosse stata rifiutata dal monarca⁷. Nel contesto del sempre più feroce scontro tra Stati europei nel corso del XVI secolo, le lettere di corsa si moltiplicarono e le azioni dei corsari potevano venire utilizzate come atto di guerra o di rappresaglia: l'Inghilterra, per esempio, basò a lungo le proprie attività di corsa antispagnole sul principio della

⁴ ZAMBRANO PÉREZ M., *Op.cit.*, pagg.37-38, BARBOUR V., *Privateers and Pirates of the West Indies*, *The American Historical Review*, Vol. 16, No. 3, 1911, pag.529 e SOLARES LAÍN Z R., *Op.cit.*, pagg. 14-15.

⁵ ZAMBRANO PÉREZ M., *Op.cit.*, pagg.38-39.

⁶ SOLARES LAÍN Z R., *Op.cit.*, pagg. 7-9.

⁷ BARBOUR V., *Op.cit.*, pag.530.

rappresaglia in assenza di una dichiarazione di guerra formale, mentre la Francia utilizzò i corsari come vero e proprio strumento bellico⁸.

Pur operando con mezzi simili a quelli del pirata, il corsaro era di fatto al servizio di uno Stato e ledeva gli interessi dei nemici di tale Stato: accettava gli usi e le leggi della guerra e operava su indicazione e autorizzazione di un monarca, essendo sostanzialmente vincolato da un contratto che definiva i termini delle sue operazioni. E proprio in questo risiede uno dei primi problemi: qualora il corsaro avesse infranto i termini del contratto stipulato con il monarca, sarebbe stato considerato immediatamente un pirata, il quale, muovendosi al di fuori della legalità sancita dalla lettera di corsa, operava con fini meramente lucrativi. Un pirata, allo stesso modo, poteva trasformarsi in corsaro qualora fosse entrato al servizio di uno Stato⁹. La seconda difficoltà deriva da questa ed è rappresentata dal fatto che i contemporanei stessi distinguessero con difficoltà un corsaro da un pirata: questo non solo perché lo status di ambedue poteva cambiare rapidamente, ma anche perché uno Stato colpito dalle attività di entrambi non faceva distinzione circa la legalità o meno delle operazioni degli attori in gioco, considerandoli criminali e punendoli allo stesso modo¹⁰.

3. *Corsari e pirati inglesi nei Caraibi*

Sebbene i primi a dedicarsi ad attività di pirateria e corsa nei Caraibi furono i francesi, spinti dal conflitto tra Francesco I e Carlo V, sono però state le imprese inglesi quelle a essere rimaste più impresse nell'immaginario collettivo dei posteri. Il ritardo inglese fu dovuto a una molteplicità di fattori, alcuni dei quali di natura politica, mentre altri di natura "tecnica". Nella prima metà del XVI secolo, infatti, Inghilterra e Spagna intrattenevano relazioni amichevoli, con la prima che parteggiava per l'Impero nel contesto del più ampio conflitto europeo. Non solo: nel 1515 le due monarchie firmarono un mutuo trattato di libertà commerciale. Gli inglesi, naturalmente, erano a conoscenza delle scoperte geografiche spagnole e tentarono di trarne profitto, ma, durante i regni di Enrico VIII e di Maria Tudor, si mossero con mezzi pacifici, ossia con l'invio nei Caraibi di galeoni commerciali¹¹.

Non furono, come accennato, solo le motivazioni politiche a trattenere gli inglesi dall'intraprendere azioni di corsa o pirateria nelle Americhe spagnole: vi era, infatti, un elemento altrettanto importante, ossia l'arretratezza dell'Inghilterra nel campo della navigazione. Impegnati soprattutto in rapporti con

⁸ SOLARES LAÍN Z R., *Op.cit.*, pag.25.

⁹ ZAMBRANO PÉREZ M., *Op.cit.*, pagg.51-53 e SOLARES LAÍN Z R., *Op.cit.*, pagg. 10-11.

¹⁰ BARBOUR V., *Op.cit.*, pag.531 e SOLARES LAÍN Z R., *Op.cit.*, pag.14.

¹¹ BARBOUR V., *Op.cit.*, pagg.532-533.

la Manica e la Lega Anseatica, gli inglesi si dedicavano ancora a una navigazione di cabotaggio, non adatta alle interminabili distanze che separavano le isole britanniche dal Nuovo Mondo. La svolta avvenne con William Hawkins, proprio durante la dinastia Tudor: fu infatti Hawkins il primo a prendere coscienza dell'arretratezza della marina inglese e a capire che il futuro sarebbe stato legato indissolubilmente alla navigazione e all'esplorazione. Da qui la necessità di uscire da una logica che vincolava l'Inghilterra a una proiezione meramente regionale e di un rafforzamento generale della marina per rompere il monopolio spagnolo, raggiungendo una dimensione marittima comparabile a quella della monarchia iberica.

Fu quindi solo durante la seconda metà del XVI secolo che gli inglesi iniziarono ad avventurarsi sempre più nell'Atlantico, spinti da una molteplicità di fattori. Oltre alla consapevolezza della necessità di partecipare alle scoperte geografiche, furono anche la diminuzione del commercio di panni, la crescita esponenziale della potenza economica spagnola e la necessità di trovare spazi coloniali da un lato e di procurarsi beni americani come zucchero e caffè dall'altro a spingere gli inglesi a voler rompere il monopolio spagnolo e a ritagliarsi uno spazio nelle Americhe. Oltre alla ricerca di nuove ricchezze, furono anche l'onore, la fuga dalla disoccupazione in una società sovrappopolata e motivi di natura religiosa a favorire le spedizioni inglesi nell'Atlantico e nei Caraibi¹².

La morte di Maria Tudor rappresentò un punto di svolta fondamentale in questo senso. Soprattutto grazie ai numerosi viaggi di John Hawkins, secondo figlio di William, si iniziò a incrinare il rapporto precedentemente amichevole tra la monarchia inglese e la Corona spagnola: oltre alle attività di corsa furono anche il commercio di schiavi e di altri beni proibiti nella regione caraibica a denotare lo scarso rispetto di Hawkins verso il monopolio iberico nelle Americhe. Le spedizioni di Hawkins, in poche parole, ebbero un ruolo determinante agli albori di quella lunga inimicizia tra Inghilterra e Spagna che sarebbe poi sfociata nel conflitto aperto. Le continue tensioni con la Spagna e l'aumento delle attività corsare nei Caraibi in seguito alla sconfitta dell'Invincibile Armata di Filippo II portarono anche a nuovi cambiamenti nei traffici dei corsari inglesi: le loro operazioni, infatti, iniziarono a non essere più viste unicamente come commercio illegale e contrabbando, ma come veri e propri atti di rappresaglia contro la monarchia spagnola, con conseguenti attacchi a navi e città¹³.

Proprio le continue incursioni inglesi denotano uno dei punti di debolezza dell'impero atlantico spagnolo, al quale, come vedremo, la Corona cercò di porre rimedio: se i galeoni erano infatti ben

¹² ZAMBRANO PÉREZ M., *Op.cit.*, pag.39 e SOLARES LAÍN Z R., *Op.cit.*, pag.31.

¹³ BARBOUR V., *Op.cit.*, pag.533 e SOLARES LAÍN Z R., *Op.cit.*, pag.32.

difesi e accompagnati da navi armate, le città costiere erano invece sostanzialmente indifese e facile preda di corsari e pirati, come dimostrarono tragicamente le attività del corsaro inglese più noto e temuto dell'epoca: Francis Drake.

4. *Francis Drake: le origini e le prime spedizioni*

Francis Drake nacque nel Devon tra il 1540 e il 1545, figlio di Edmund Drake, cappellano della marina: non sorprenderà, quindi, come la vita del giovane Francis fosse strettamente legata al mondo della navigazione. All'età di vent'anni, Francis Drake si unì alle spedizioni "commerciali" del già ricordato John Hawkins, salpando verso le Canarie dove i commercianti Pedro Soler e Pedro da Ponte aiutarono gli inglesi a entrare nel commercio di schiavi. Da lì, la flotta di Hawkins fece vela verso Tenerife e Capo Verde, dove si impossessò di schiavi rubati ai portoghesi e rivenduti poi nei porti caraibici: fu questo commercio a sancire la fortuna economica di John Hawkins, di Francis Drake e di molti altri¹⁴.

La quarta spedizione del contrabbandiere-corsaro Hawkins, avvenuta tra il 1567 e il 1569 con la partecipazione di Drake, vide tuttavia un cambiamento nelle fortune inglesi: la flotta venne infatti disastrosamente sconfitta dal Viceré Martín Enríquez de Almanza e la conseguente fuga di Francis Drake ebbe pesanti ripercussioni sulla fiducia dei finanziatori di tali imprese, portando allo stop momentaneo di diverse spedizioni¹⁵. La sconfitta di Hawkins, unita alla necessità di continuare le attività corsare, portarono a un cambiamento nella tattica inglese, ossia alla decisione di unire le attività di contrabbando a veri e propri saccheggi delle località costiere sottoposte alla Corona spagnola, decisione che portò al lungo conflitto tra le due monarchie più volte menzionato. La figura simbolo di questa svolta fu proprio Francis Drake, le cui prime azioni non rientravano ancora in una determinata e strutturata politica nazionale antispagnola, ma che non di meno costituirono i primi passi verso lo scontro frontale con la monarchia iberica. Nel 1570, quindi, Drake iniziò la prima spedizione "in solitaria", durante la quale si impossessò di una vasta quantità di argento spagnolo, trasformandosi così in una delle figure più ricche di Plymouth. Le fortune del corsaro erano tuttavia destinate a oscillare con l'andamento dei rapporti tra Inghilterra e Spagna: essendo le relazioni tra i due Paesi a un livello (all'epoca) ancora tollerabile, al suo rientro in Patria nel 1573 Francis Drake non venne accolto bene a livello politico: sebbene la popolazione lo considerasse un eroe, la Corona

¹⁴ HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Francis Drake, ¿Pirata, o héroe?*, s.d., pagg.34-36.

¹⁵ ZAMBRANO PÉREZ M., *Op.cit.*, pag.41-42.

prese la decisione di inviarlo in Irlanda al seguito della spedizione del conte di Essex per allontanarlo da Londra¹⁶.

5. *La circumnavigazione del globo e le scoperte geografiche*

I successi nei Caraibi, ma anche quello segnato dall'impresa irlandese, spinsero la regina Elisabetta I a mettere Francis Drake a capo di una spedizione in America del Sud, con lo scopo di esplorare la costa e superare lo Stretto di Magellano. L'impresa sarebbe stata finanziata privatamente dalle personalità più influenti del regno, compresa la regina che, tuttavia, si rifiutò di concedere l'utilizzo di imbarcazioni reali. L'obiettivo originale era quindi quello di esplorare la parte meridionale del continente americano e non, come ricostruito a posteriori, quello di scoprire un nuovo passaggio a Nord. L'interesse inglese per l'America del Sud era infatti comparabile a quello per la parte settentrionale ed era di natura commerciale, coloniale e predatoria: dopo una iniziale infatuazione per la regione centrale del Nuovo Mondo, infrantasi come abbiamo visto nel corso degli Anni 60 del XVI secolo, gli occhi della Corona inglese si posarono sul Perù e sul Cile, già sottoposti alla Spagna, ma assai scarsamente difesi. Contando anche di far leva su una popolazione nativa che avrebbe potuto favorirli in funzione antispannola, gli inglesi iniziarono a progettare una penetrazione commerciale (e non solo) nella zona, volta a ottenere metalli preziosi in cambio dei tessuti inglesi¹⁷.

Alla fine del 1577 Francis Drake, a capo della "*Pelican*" e accompagnato da altre cinque o sei navi, partì da Plymouth con destinazione Marocco, da dove avrebbe poi costeggiato il litorale nordafricano per fare tappa a Capo Verde, attaccando le navi spagnole e portoghesi che avrebbe incontrato sul suo percorso. Fu su quest'isola che il corsaro inglese trovò e fece prigioniero il portoghese Nuño da Silva che lo avrebbe poi guidato verso le coste brasiliane¹⁸. Il 20 agosto 1578, Drake e quello che restava della flotta entrarono nel Canale di Ognissanti, ossia l'attuale Stretto di Magellano, dove, dopo giorni di navigazione, avvistarono tre isole sulle quali fecero tappa. Queste isole, precedentemente sconosciute, vennero denominate Elisabetta, in onore della regina inglese, San Bartolomeo, in onore del santo festeggiato nel giorno in cui la località venne scoperta, e San Giorgio, come omaggio all'Inghilterra. Con molta probabilità, questi nomi vennero assegnati a posteriori e con evidenti fini

¹⁶ HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Op.cit.*, pagg.36-37.

¹⁷ *Ibidem*, pagg.32-33 e 37.

¹⁸ GARCÍA REDONDO J.M.-VARELA C., *Ecos literarios y memoria cartográfica del Famous Voyage de Francis Drake*, Anuario de Estudios Americanos, 70, 2, 2013, pag.443 e HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Op.cit.*, pag.38.

propagandistici: John Drake, cugino di Francis e membro della spedizione, non ricordava infatti nelle sue memorie il battesimo delle isole¹⁹.

Fu solo il 7 ottobre che le due imbarcazioni rimanenti, ossia la *Pelican* di Drake e la *Elisabeth* di John Wynter, riuscirono ad attraversare lo Stretto di Magellano, anche se, a causa di una tempesta, i due corsari dovettero ben presto separarsi. Dopo un'attesa di tre settimane, durante la quale non vi furono notizie né avvistamenti della *Pelican*, Wynter decise di fare vela verso l'Inghilterra: tornato in Patria, venne imprigionato con l'accusa di aver abbandonato il capitano dell'impresa, mentre il governo inglese diffuse la notizia che il ritorno dal Mare del Sud, avvenuto senza l'attraversamento dello Stretto di Magellano, tenendo nascosto anche il fatto che durante la traversata andò persa più di metà della flotta²⁰.

La tempesta spinse l'imbarcazione di Drake molto più a sud di quanto fece con Wynter: a causa di questa deviazione, il corsaro inglese fece la scoperta di una serie di nuove piccole isole, dalle quali fece poi vela verso nord. L'attraversamento del Pacifico fu reso difficile non solo dalle avverse condizioni climatiche, ma anche dalle difficoltà del calcolo della longitudine: le mappe spagnole erano infatti poco utili e questo generò la convinzione di una politica di disinformazione operata coscientemente dalla Spagna per ostacolare in ogni modo la navigazione nella regione²¹. Come accennato, dalle nuove isole appena scoperte Drake si diresse verso la parte settentrionale del continente americano, portando l'assalto a numerose località spagnole lungo la costa e attaccando le piccole imbarcazioni spagnole incontrate durante la navigazione. Sebbene lungo la costa del Pacifico esistessero undici piazzeforti spagnole scarsamente difese a causa del loro isolamento, il bottino inglese fu in questo caso assai magro, in quanto i coloni spagnoli e le autorità furono avvisate della presenza di Drake nella regione. Durante uno di questi assalti, tuttavia, gli inglesi riuscirono a fare prigioniero lo spagnolo Juan Griego che, grazie alle sue conoscenze geografiche, si rivelò fondamentale nell'aiutare Drake a continuare la navigazione al largo del Cile e del Perù, dove apprese anche notizie circa la partenza verso Panama di un galeone spagnolo carico di argento. Ben presto la nave spagnola venne raggiunta e raziata: il prezioso bottino venne diviso tra il Tesoro Reale inglese e gli investitori particolari che avevano finanziato l'impresa²².

¹⁹ GARCÍA REDONDO J.M.-VARELA C., *Op.cit.*, pagg.444-445 e HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Op.cit.*, pagg.38-39.

²⁰ HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Op.cit.*, pagg.38-39.

²¹ GARCÍA REDONDO J.M.-VARELA C., *Op.cit.*, pagg.450-451.

²² HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Op.cit.*, pagg.40-41.

Dopo un viaggio di tre anni, Francis Drake tornò a Plymouth sul finire del settembre 1580: al suo rientro, il corsaro venne acclamato come un eroe e Elisabetta I, alla quale Drake donò la mappa redatta durante il viaggio a lungo tenuta segreta dalla Corona, lo nominò Sir. La regina inglese aveva seguito con attenzione il viaggio di Drake, ma è importante sottolineare come il corsaro non ebbe contatti con l'Inghilterra per tutta la durata dell'impresa: le uniche fonti a disposizione di Elisabetta I erano quindi le rimostranze dell'ambasciatore spagnolo e i ripetuti tentativi, naturalmente falliti, di Filippo II di catturare la flotta corsara inglese²³. Francis Drake non si limitò a donare una mappa alla regina inglese, ma propose un vasto piano di sfruttamento e organizzazione coloniale delle terre scoperte: analogamente al modello spagnolo, il corsaro ipotizzò la creazione di una compagnia per lo sfruttamento monopolistico delle terre rivendicate nel Nuovo Continente, garantendo alla Corona inglese 1/5 dei benefici di tutte le miniere di oro e argento che si sarebbero scoperte, a patto che queste non fossero già possesso di un monarca cristiano. Inoltre, Drake sollecitò la creazione di una Casa di Contrattazione simile alla controparte spagnola per regolare il commercio con le eventuali colonie²⁴.

L'impresa di Drake non fu interessante solo per il grande piano proposto alla regina, ma anche, e forse ancora di più, per le scoperte geografiche fatte durante il lungo viaggio: durante questa prima circumnavigazione del globo da parte di un capitano inglese, il corsaro scoprì come la Terra del Fuoco fosse in realtà un arcipelago e non parte della *Terra Australis*, rivelando così una nuova via a sud attraverso quello che era a tutti gli effetti un mare aperto. Non solo: giungendo all'altezza dell'attuale California, Drake rivendicò le terre note come *New Albion*²⁵.

6. *L'assalto di Santo Domingo e il fallimento dell'impresa caraibica*

In seguito al continuo deteriorarsi delle relazioni tra Inghilterra e Spagna, una nuova impresa venne delineandosi: nel corso del 1585, Elisabetta I ordinò a Francis Drake di continuare le attività corsare nei Caraibi e di creare una base nella regione dalla quale continuare gli attacchi antispannoli per indebolire l'egemonia di Filippo II nel Nuovo Mondo. La spedizione venne finanziata da una società

²³ *Ibidem*, pagg.43-45.

²⁴ *Ibidem* e REYES SÁNCHEZ M., *El saqueo de Francis Drake a Santo Domingo: trascendencia histórica*, CLÍO, No. 200, 2020, pag.247.

²⁵ HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Op.cit.*, pagg.42-43.

anonima alla quale partecipò anche la regina la quale, oltre a investire 10.000 delle 60.000 sterline totali, fornì anche due delle venticinque navi che accompagnarono Drake nell'impresa²⁶.

Il 14 settembre 1585, quindi, Francis Drake e la sua flotta lasciarono Plymouth alla volta delle Indie occidentali, dando inizio a quel lungo conflitto, mai formalmente dichiarato, noto come Guerra anglo-spagnola, terminata solo nel 1604. Ormeggiate le navi al largo dell'isola di San Cristoforo, il corsaro inviò una piccola spedizione verso Hispaniola e la sua capitale, Santo Domingo, per ottenere informazioni circa le difese della città in vista di un possibile attacco. Naturalmente, le autorità dell'isola non erano al corrente della presenza inglese nella regione e del conseguente pericolo: l'assalto poté quindi godere dell'effetto sorpresa. La decisione di catturare Santo Domingo non fu casuale: era infatti convinzione comune, in Europa, che la città fosse ricchissima, per cui i corsari inglesi speravano di mettere le mani su un pingue bottino: questa idea, tuttavia, si dimostrò sbagliata²⁷.

Il 10 gennaio 1586 la flotta inglese si presentò al largo di Santo Domingo, la cui popolazione, al suono delle campane, corse alle armi. Dopo una serie di brevi schermaglie, gli inglesi si ritirarono verso il mare aperto, dando l'impressione di voler rinunciare all'impresa. Nonostante venisse avvertito della tattica di Drake, ossia quella di sbarcare un piccolo contingente di uomini per attaccare i punti deboli delle città nemiche, il governatore di Santo Domingo, Cristóbal de Ovalle, decise di restare inattivo, convinto com'era che un assalto alla città fosse impossibile per via delle sue difese naturali. Come previsto, tuttavia, le forze inglesi avevano approfittato dell'oscurità per sbarcare in un punto scarsamente difeso. Appresa la notizia, il panico invase la città: al suono delle campane, tre batterie di artiglieria si posizionarono alla Puerta de Lemba, per poi scoprire che solo una di esse era utilizzabile. Quella che seguì fu una fuga generale della popolazione, incluso il governatore che lasciò Santo Domingo abbandonandovi precipitosamente la moglie, catturata poi da Drake²⁸.

A difesa del de Ovalle, è importante riportare come il governatore, nonostante la fuga, si impegnò ad avvisare le altre colonie spagnole della presenza di Francis Drake. Inoltre, la situazione militare spagnola a Santo Domingo era disastrosa: le forze della Corona potevano infatti contare solo su 800 uomini appiedati e 100 a cavallo, armati di picche e lance, mentre gli archibugi erano scarsi. L'intenzione di Drake non era, naturalmente, quella di occupare militarmente l'isola, ma solo di saccheggiarne la capitale e ottenere un riscatto in cambio della sua liberazione. Posto il suo quartier generale presso la cattedrale, il corsaro inglese diede avvio ai piani per ulteriori incursioni nelle

²⁶ ZAMBRANO PÉREZ M., *Op.cit.*, pag.43-44 e REYES SÁNCHEZ M., *Op.cit.*, pagg.241-242 e 248-249.

²⁷ REYES SÁNCHEZ M., *Op.cit.*, pagg.248-252.

²⁸ *Ibidem*, pagg.254-257.

colonie spagnole, imbalanzito com'era dalla presa della città che era considerata come il centro del potere politico iberico nella regione. Mentre progettava gli assedi futuri, il capitano inglese continuava a persistere sulla strada del riscatto: resosi conto di come la sua proposta originale, ossia 200.000 ducati, fosse inaccettabile, Drake iniziò una serie di trattative con le autorità spagnole che portarono all'accettazione da parte inglese di un riscatto di 25.000 ducati in cambio della liberazione della città²⁹.

Il 10 febbraio 1586, dopo trentun giorni di occupazione e saccheggio, gli inglesi abbandonarono Santo Domingo, carichi di bottino e del riscatto estorto agli spagnoli. La flotta fece quindi vela verso Cartagena de Indias, la quale, avvertita del pericolo, oppose una resistenza più forte rispetto a Santo Domingo: di nuovo, tuttavia, gli spagnoli non riuscirono a fermare le forze di Drake, che lasciò la città in fiamme e ottenne un nuovo riscatto pari a 107.000 ducati, come avvenne successivamente anche a San Agustín in Florida. Il 28 luglio 1586, infine, Francis Drake tornò a Plymouth: la spedizione, nonostante il danno di 800.000 sterline causato agli spagnoli, non venne ritenuta il successo economico sperato³⁰.

La missione di Drake, tuttavia, ebbe numerose conseguenze. Da un lato, come facilmente immaginabile, l'Inghilterra trasformò l'impresa del corsaro in un grande successo politico, mentre dall'altro la Spagna si trovò costretta a dirottare verso la ricostruzione delle colonie quelli che erano fondi vitali nel conflitto con le Province Unite. Inoltre, le vittorie di Drake mostrarono la debolezza del sistema difensivo delle colonie, spingendo la Spagna a rafforzare i propri possedimenti, e mostrò alle altre potenze europee l'impossibilità, da parte della Corona spagnola, di implementare la dottrina del *mare clausum* e del sistema monopolistico in America e Asia. Non solo: l'impresa inglese portò anche a un cambiamento generale nella guerra di corsa, che passò dall'essere basata sul solo assalto a navi più o meno difese a includere veri e propri assalti a città³¹.

7. Conclusioni: Francis Drake tra importanza storica e mito

Da quanto riportato, emerge la straordinaria importanza storica di Francis Drake che, con le sue imprese, ampliò le conoscenze geografiche dell'epoca, garantì alla Corona inglese una potenziale espansione in America del Nord e gettò le basi per lo sviluppo della marina inglese e la conseguente conquista dei mari da parte dell'Inghilterra. Il ruolo fondamentale del corsaro inglese era già noto

²⁹ *Ibidem*, pagg.255-259 e 263-264.

³⁰ *Ibidem*, pagg.43-44 e ZAMBRANO PÉREZ M., *Op.cit.*, pagg.265-267.

³¹ REYES SÁNCHEZ M., *Op.cit.*, pagg. 241-242, 268-269 e 270-273.

all'epoca, grazie alla più volte menzionata costruzione di un successo politico intorno alle sue imprese. Questo processo, tuttavia, rende più difficile il lavoro dello storico: le fonti primarie sono infatti scarse e i resoconti a nostra disposizione sono stati opportunamente filtrati, sia all'epoca degli eventi che successivamente. Se, all'indomani delle azioni di Drake, l'intenzione era quella di tenere segrete determinate scoperte o di costruire un'immagine del mondo e una rappresentazione spaziale (basti pensare che, ancora dieci anni dopo la circumnavigazione del globo, il matematico Emery Molyneux elaborò un mappamondo dalla quale risultavano escluse le isole scoperte da Drake), successivamente fu la volontà di creare un mito intorno al corsaro a portare a una revisione delle fonti³².

Se già opere come il *Famous Voyage* di Richard Hakluyt o *The World Encompassed* dello stesso Drake ebbero usi propagandistici da parte della Corona inglese, fu con la raccolta della maggior parte delle fonti da parte della "Hakluyt Society" nel corso del XIX secolo che iniziò la rappresentazione di Francis Drake come eroe nazionale nel contesto della costruzione dell'Impero britannico. Una situazione tanto più paradossale in quanto, al momento della sua morte nel 1596, la reputazione di Drake, seppur ancora alta in Spagna in quanto nemico temuto e paradigma del feroce corsaro per eccellenza, era in declino: fu quindi l'epoca vittoriana a iscriverlo nel Pantheon della mitologia nazionale³³.

Il XIX secolo vide il successo di Drake anche in un'altra parte del mondo, forse inaspettata, ossia nell'America Latina che si era appena liberata dal giogo spagnolo. Fu infatti il Romanticismo latino-americano a portare a un cambio di paradigma nella rappresentazione dei corsari all'interno della narrativa sudamericana. Se, durante il periodo coloniale, corsari e pirati venivano presentati come demoni assetati di sangue, nemici assoluti che insidiavano l'egemonia spagnola e l'assetto politico-geografico-religioso decretato da papa Alessandro VI, il XIX secolo vide, negli Stati di nuova costituzione, il ruolo fondamentale degli scrittori nella costruzione della statualità in contrapposizione alla dominazione coloniale spagnola. Da qui la necessità di rappresentare la figura del corsaro o del pirata come immagine idealizzata della libertà che si contrappone alla Corona spagnola³⁴.

Emblematico, in questo caso, il lavoro dell'argentino Vicente Fidel López che, nel suo romanzo *La novia del hereje*, presenta Drake come paradigma dell'agente positivo di alta caratura morale in contrapposizione agli spagnoli corrotti. Drake diventa quindi portavoce degli ideali di López e

³² GARCÍA REDONDO J.M.-VARELA C., *Op.cit.*, pag.458-461, HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Op.cit.*, pagg.45-46 e REYES SÁNCHEZ M., *Op.cit.*, pagg.244-246.

³³ HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Op.cit.*, pagg.46-48 e 49.

³⁴ CURIEL RIVERA A., *Francis Drake en la narrativa del argentino Vicente Fidel López*, Península, vol. I, No. 2, 2006, pagg.15-17.

simbolo, insieme allo splendore della civiltà inca contrapposta alla brutalità spagnola con cui si apre il romanzo, della civiltà e del progresso a cui l'Argentina dell'epoca avrebbe dovuto ambire. Una proiezione dell'ideale nazionale e del futuro argentino nel più vasto contesto europeo in generale e nell'orizzonte politico e morale dell'Impero britannico in particolare, Impero nel quale Drake, come abbiamo visto, assurgeva a simbolo indiscusso dell'epopea inglese e del successivo apogeo imperiale delle isole britanniche³⁵ (Curiel Rivera, 2006).

Daide Galluzzi – Scacchiere Storico

Bibliografia

GARCÍA REDONDO J.M.-VARELA C., *Ecos literarios y memoria cartográfica del Famous Voyage de Francis Drake*, Anuario de Estudios Americanos, 70, 2, 2013.

BARBOUR V., *Privateers and Pirates of the West Indies*, The American Historical Review, Vol. 16, No. 3, 1911.

REYES SÁNCHEZ M., *El saqueo de Francis Drake a Santo Domingo: trascendencia histórica*, CLÍO, No. 200, 2020.

HERNÁNDEZ SOUSA J.M., *Francis Drake, ¿Pirata, o héroe?*, s.d.

ZAMBRANO PÉREZ M., *Piratas, piratería y comercio ilícito en el Caribe: la visión del otro*, Historia Caribe, Barranquilla, No. 12, 2007.

SOLARES LAÍN R., *Piratería y corso en el Océano Atlántico durante los Siglos XVI y XVII*, tesi di laurea, Universidad de Cantabria, 2018.

CURIEL RIVERA A., *Francis Drake en la narrativa del argentino Vicente Fidel López*, Península, vol. I, No. 2, 2006.

³⁵ *Ibidem*, pagg.22-23 e 26.