

# Villanos de todas las naciones

## Los piratas del Atlántico

### en su edad de oro

*Marcus Rediker*







**Villanos de todas**  
**las naciones**

**Los piratas del Atlántico en  
su edad de oro**

*Marcus Rediker*



## traficantes de sueños

Traficantes de Sueños no es una casa editorial, ni siquiera una editorial independiente que contempla la publicación de una colección variable de textos críticos. Es, por el contrario, un proyecto, en el sentido estricto de «apuesta», que se dirige a cartografiar las líneas constituyentes de otras formas de vida. La construcción teórica y práctica de la caja de herramientas que, con palabras propias, puede componer el ciclo de luchas de las próximas décadas.

Sin complacencias con la arcaica sacralidad del libro, sin concesiones con el narcisismo literario, sin lealtad alguna a los usurpadores del saber, TdS adopta sin ambages la libertad de acceso al conocimiento. Queda, por tanto, permitida y abierta la reproducción total o parcial de los textos publicados, en cualquier formato imaginable, salvo por explícita voluntad del autor o de la autora y sólo en el caso de las ediciones con ánimo de lucro.

*Omnia sunt communia!*



# historia

*Omnia sunt communia!* o «Todo es común» fue el grito colectivista de los campesinos anabaptistas, alzados de igual modo contra los príncipes protestantes y el emperador católico. Barridos de la faz de la tierra por sus enemigos, su historia fue la de un posible truncado, la de una alternativa a su tiempo que quedó encallada en la guerra y la derrota, pero que sin embargo en el principio de su exigencias permanece profundamente actual.

En esta colección, que recoge tanto novelas históricas como rigurosos estudios científicos, se pretende reconstruir un mapa mínimo de estas alternativas imposibles: los rastros de viejas batallas que sin llegar a definir completamente nuestro tiempo, nos han dejado la vitalidad de un anhelo tan actual como el del grito anabaptista.

*Omnia sunt communia!*



© 2004, del texto, Marcus Rediker  
Publicado por acuerdo con Beacon Press a través de International Editors' Co.  
© 2023, de la edición, Traficantes de Sueños






**creative  
commons**

Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 España  
(CC BY-NC-ND 4.0)

Usted es libre de:

 \* Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra

Bajo las condiciones siguientes:

-  \* Reconocimiento — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).
-  \* No Comercial — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.
-  \* Sin Obras Derivadas — No se puede alterar, transformar o generar una obra derivada a partir de esta obra.

Entendiendo que:

- \* Renuncia — Alguna de estas condiciones puede no aplicarse si se obtiene el permiso del titular de los derechos de autor
- \* Dominio Público — Cuando la obra o alguno de sus elementos se halle en el dominio público según la ley vigente aplicable, esta situación no quedará afectada por la licencia.
- \* Otros derechos — Los derechos siguientes no quedan afectados por la licencia de ninguna manera:
  - Los derechos derivados de usos legítimos u otras limitaciones reconocidas por ley no se ven afectados por lo anterior.
  - Los derechos morales del autor
  - Derechos que pueden ostentar otras personas sobre la propia obra o su uso, como por ejemplo derechos de imagen o de privacidad.
- \* Aviso — Al reutilizar o distribuir la obra, tiene que dejar muy en claro los términos de la licencia de esta obra.

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

**Primera edición en Traficantes de Sueños:** marzo de 2023.

**Título:**

Villanos de todas las naciones. Los piratas del Atlántico en su edad de oro

**Autor:**

Marcus Rediker

**Traducción:**

Elena Fernández-Renau Chozas

**Maquetación y diseño de cubierta:**

Traficantes de Sueños

Traficantes de Sueños

C/ Duque de Alba, 13

28012 Madrid

Tlf: 915320928

editorial@traficantes.net

ISBN: 978-84-125753-8-5

**Depósito legal:**

Villanos  
de todas las naciones

Los piratas del Atlántico en  
su edad de oro

*Marcus Rediker*

Traducción:  
*Elena Fernández-Renau Chozas*

historia  
traficantes de sueños



## ÍNDICE

1. Un cuento de dos terrores	15
2. La aritmética política de la piratería	35
3. ¿Quién se viene a «piratear»?	57
4. «El nuevo gobierno del barco»	83
5. «Hacer justicia a los marineros»	109
6. Las mujeres piratas: Anne Bonny y Mary Read	133
7. «Extirparlos del mundo»	163
8. «Desafiar la propia muerte»	189
Conclusión. Sangre y oro	213



*En memoria de Michael Jiménez (1948-2001)  
y Steve Sapolsky (1948-2001)*



## Capítulo 1

# Un cuento de dos terrores

A primera hora de la tarde del 12 de julio de 1726, William Fly subía a la horca en Boston para ser colgado por piratería. Su cuerpo era de maneras ágiles, como un marinero en la arboladura; sus manos, endurecidas por los cabos, sostenían un ramillete de flores; el rostro curtido tenía «un aspecto sonriente». No mostraba culpa, ni vergüenza, ni arrepentimiento. De hecho, como apuntó el reverendo Cotton Mather allí presente: «Miraba a su alrededor despreocupado». Pero cuando estuvo de pie en la horca, *entonces* se preocupó, aunque no del modo que nadie habría imaginado. Su actitud se aceleró y de inmediato se hizo cargo del escenario de muerte. Lanzó el cabo por encima de la viga, lo hizo rápido, y examinó atentamente el lazo que iría alrededor de su cuello. Decepcionado, no tardó en dirigirse al verdugo, a quien reprochó «no entender su oficio». Pero Fly, un marinero que conocía bien el arte de hacer nudos, se apiadó del novato y se ofreció a enseñarle a hacer una soga como es debido. Entonces Fly «con sus propias manos rectificó el Asunto para hacerlo todo más Práctico y Efectivo», repitió el nudo ante la mirada atenta y estupefacta de la multitud reunida en torno a la horca. Informó al verdugo y a la muchedumbre de que «no tenía miedo de morir», que «él no había agraviado a ningún Hombre». Mather explicaba que [Fly] estaba dispuesto a morir «*como un tipo valiente*».<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Abel Boyer, *The Political State of Great Britain*, 60 volúmenes, Londres, 1711-1740, vol. 28, pp. 272-273; Cotton Mather, *The Vial Poured Out upon the Sea: A Remarkable Relation of Certain Pirates...*, Boston, 1726, pp. 47-48 (reeditado en *Pillars of Salt: An Anthology of Early American Criminal Narratives*, Daniel E. Williams, Madison (WI),



Cuando llegó el momento de las últimas palabras en aquella espantosa ocasión, Mather quería que Fly y sus compañeros piratas actuaran como predicadores, es decir, quería que dieran ejemplo y advertencias a quienes estaban allí reunidos para ver la ejecución.<sup>2</sup> Todos lo hicieron. Samuel Cole, Henry Greenville y George Condick, esperando quizás el perdón en el último momento, se mostraron arrepentidos ante la muchedumbre y advirtieron a quienes estaban allí presentes de que obedecieran a sus padres y superiores, de que no maldijeran, bebieran, jodieran ni profanaran el día del Señor. Estos tres piratas reconocieron la justicia de los procedimientos contra ellos y agradecieron al clérigo su asistencia. Sin embargo, Fly no pidió clemencia, no alabó a las autoridades ni afirmó los valores de la cristiandad, como se suponía que debía hacer; no obstante, sí hizo una advertencia. Dirigiéndose a la multitud de la ciudad portuaria, repleta de capitanes de barco y de marineros, proclamó su última y más entusiasta voluntad: que «todos los Comandantes de Naves atendieran a la Advertencia del Destino del Capitán (refiriéndose al Capitán *Green*) al que él mismo había asesinado, que pagaran a los Marineros sus Salarios a tiempo y que los trataran mejor; afirmando que su Crueldad hacía que muchos de ellos se hicieran Piratas».<sup>3</sup> Así, Fly utilizó su último aliento para protestar por las condiciones de trabajo en el mar, lo que él llamaba «*malas prácticas*». Las últimas palabras que saldrían de su boca antes de pasar a la vida eterna serían las de una insolente amenaza de amotinamiento. Mather disfrutó

---

Madison House, 1993, pp. 110-117). Véase también Capitán Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, Londres, Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reedición, Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1972), pp. 606-613 (citado en lo sucesivo como *History of Pyrates*) [ed. cast.: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, trad. por Francisco Torres Oliver, Madrid, Valdemar, 2005]. A lo largo del libro, las cursivas constan en el original a no ser que se indique lo contrario.

<sup>2</sup> Cotton Mather, *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy & c.*, Boston, 1726, p. 14. Maher había escrito sobre otra tripulación de piratas que había acabado en la horca: «¿Qué son ahora estos PIRATAS sino otros *Predicadores* de esas cosas que en su día no soportaban que los Sirvientes de DIOS les *Predicaran*?». Véase su *Instructions to the Living, From the Condition of the Dead: A Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One Hundred Pirates*, Boston, 1717, p. 40.

<sup>3</sup> Boyer, *Political State...*, vol. 33, pp. 272-273. Maher también recogió la amenaza de Fly: «Les sugería a los Comandantes que trataran bien a sus Hombres, para que no acabaran haciendo lo que él había hecho». Mather, *Vial Poured Out upon the Sea...*, pp. 47-48.

al identificar lo que pensó que era un leve temblor en las manos y las rodillas del malhechor, pero a pesar de ello, Fly murió según su esencia: desafiante y con valentía. Sin embargo, reverendos y magistrados de Boston tenían preparadas las últimas líneas de la representación. Si Fly no advertía al pueblo en los términos que consideraban oportunos, lo harían ellos, y al hacerlo responderían a su amenaza. Tras la ejecución, colgaron el cuerpo de Fly encadenado en la entrada del puerto de Boston «como Espectáculo para Advertencia del resto, sobre todo de Marineros».<sup>4</sup>

La tragedia siempre acompañó a Fly y a su tripulación desde el 28 de junio de 1726, cuando fueron llevados al puerto como prisioneros. Fly era un contraataca de veintisiete años, un hombre pobre «de oscuros Progenitores» que se había enrolado en Jamaica, en abril de 1726, para navegar con el capitán John Green al África occidental en el *Elizabeth*, un esnón (buque de dos mástiles) que partió de Bristol. Green y Fly no tardaron en chocar, y el contraataca empezó a organizar un motín contra la dirección de Green. Fly y otro marinero, Alexander Mitchell, despertaron a Green en mitad de la noche, le arrastraron hasta la cubierta e intentaron arrojarlo por la borda.

Cuando Green se hizo con la escota de la vela mayor, uno de los marineros alcanzó el hacha del tonelero y le cortó la mano al capitán a la altura de la muñeca. Al pobre Green «se lo tragó el Mar». Los amotinados acercaron entonces el hacha a Thomas Jenkins, primer oficial, y le arrojaron por la borda aún con vida, después del capitán. Se debatieron sobre si su cocinero, el médico del barco, debía correr su mismo destino, pero la mayoría de la tripulación decidió que podría serles de utilidad y, en su lugar, le confinaron con grilletes.<sup>5</sup>

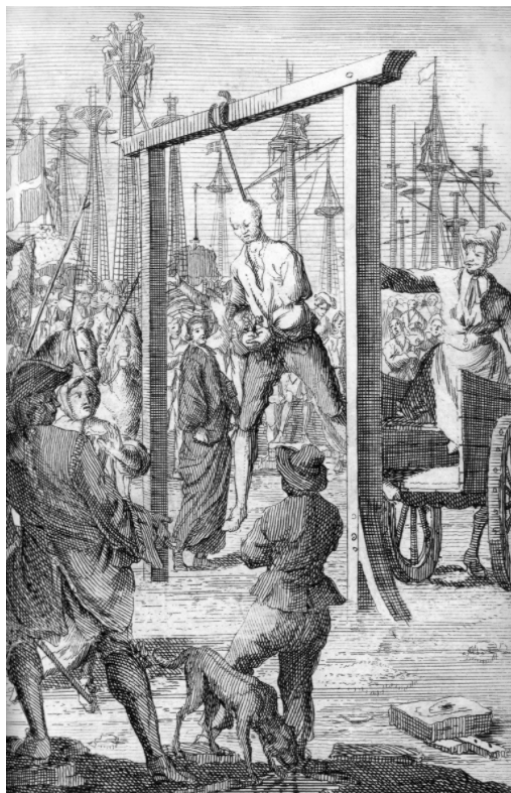
Habiendo tomado posesión del barco, los amotinados prepararon una barrica de ponche y ceremoniosamente instalaron un nuevo orden a bordo. Estos marineros, que solían coser velas de lona y, por tanto, eran expertos con la aguja y el hilo, bordaron una calavera y dos tibias cruzadas en una bandera negra, creando la *Jolly Roger*, el símbolo tradicional

---

<sup>4</sup> Mather, *Vial Poured Out upon the Sea...*, p. 112; *Boston News-Letter*, 7 de julio de 1726. Condict, que en sus años de pirata fue considerado un joven borracho «estúpido e insensible», consiguió un indulto. Véase Benjamin Colman, *It Is a Fearful Thing to Fall into the Hands of the Living God*, Boston, 1726, p. 37.

<sup>5</sup> *History of Pyrates...*, p. 606.

de los piratas y su instrumento de terror. Rebautizaron a la nave Fame's Revenge [La venganza de Fame] y navegaron en busca de presas marítimas. Capturaron cinco embarcaciones. Después de hacerse con el John and Hannah en la costa de Carolina del Norte, Fly castigó a su capitán, John Fulker, atándolo al timón y azotándolo antes de hundir su barco. Las aventuras piratas de Fly llegaron a su fin cuando un grupo de hombres de las naves apresadas, a quienes había obligado a subir a bordo del barco pirata, se sublevaron y lo capturaron. Fly y su tripulación fueron llevados al puerto de Boston para ser juzgados por asesinato y piratería.<sup>6</sup>



**FIGURA 1:** El ahorcamiento del capitán pirata Stede Bonnet, Charleston, noviembre de 1718; capitán Charles Johnson, *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates*, Londres, 1724.

<sup>6</sup> *Ibidem*, pp. 606, 608.

Esperándolos estaba el doctor y reverendo Cotton Mather, el ostentoso, engreído y arrogante pastor de 63 años de la Old North Church, seguramente el clérigo más famoso, puede que incluso la persona más famosa de las colonias americanas en aquel momento.<sup>7</sup> Mather se implicó personalmente en el caso y prometió conducir a Fly a la salvación. Se reunió con el antiguo contraamaestre, le urgió a cambiar y a arrepentirse, y le ordenó ir a la iglesia. Benjamin Colman, otro reverendo destacado, se sumó a la causa para salvar el alma de Fly, pero resultó en vano. Los sacerdotes cristianos más reputados de Boston fracasaron estrepitosamente con su prisionero, quien les desafió, les hizo burla y expresó su furia contra ellos. Colman escribió que Fly «en ocasiones se sumía en los *desvaríos* más desesperados [...] maldiciendo los mismos cielos e incluso al Dios que lo juzgaba».<sup>8</sup> Mather concluyó que Fly era «el más extraordinario e increíble Ejemplo de Impenitencia y Estupidez, y Que *Espectáculos de Obstinación* exhibirían los Malvados». En una de estas reuniones Fly había explotado de rabia: «No puedo Acusarme, no me declararé Culpable de ningún Asesinato, nuestro Capitán y su Oficial nos procuraron un Trato Inhumano. A Hombres pobres como Nosotros, no se nos puede hacer Justicia. No se les dice nada a nuestros Comandantes, que no abusen tanto de nosotros y nos traten como Perros. Unos pobres marineros». Llegado este punto, parece ser que Mather lo interrumpió, no podía soportar escuchar una palabra más. Dos discursos, uno cristiano y providencial, y otro marítimo y social se unían en un choque cósmico.<sup>9</sup>

El ahorcamiento del «pobre hombre» William Fly fue un momento de terror. De hecho, se diría que la ocasión representaba la lucha de dos tipos distintos de terror. Uno lo practicaban los pares de Cotton

<sup>7</sup> Véase el excelente artículo de Daniel E. Williams, «Puritans and Pirates: A Confrontation between Cotton Mather and William Fly in 1726», *Early American Literature*, núm. 22, 1987, pp. 233-251.

<sup>8</sup> Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 39. Jeremiah Bumsted, un «mecánico de humildes circunstancias», apunta en su diario el rechazo de Fly a cooperar con los reverendos y concluye que era «un ejemplo sin igual de un corazón de piedra». Véase «Diary of Jeremiah Bumsted of Boston, 1722- 1727», *New England Historical and Genealogical Register*, vol. 15, 1861, pp. 309-310.

<sup>9</sup> Mather, *Vial Poured Out upon the Sea...*, vol. 47, p. 21; Daniel A. Cohen, *Pillars of Salt, Monuments of Grace: New England Crime Literature and the Origins of American Popular Culture, 1674-1860*, Nueva York, Oxford University Press, 1993.

Mather —a saber, reverendos, oficiales reales, hombres ricos, es decir, gobernantes— en su intento de eliminar la piratería como crimen contra la propiedad mercantil. Utilizaban el terror conscientemente para lograr sus propósitos: proteger la propiedad, castigar a quienes se resistían a su mandato, vengarse de quienes consideraban sus enemigos e infundir miedo en los marineros que pudieran querer convertirse en piratas. Esto lo hacían en nombre del orden social, como sugería Colman, cuyo sermón de ejecución (al que Fly se negó a asistir) consistió en una meditación sobre el terror, sobre Dios como «el rey de los terrores» y, por tanto, fuente de toda la disciplina social. En realidad, los guardianes del Estado en esta época eran en sí mismos terroristas en cierto modo, décadas antes de que la palabra *terrorista* adquiriera su significado moderno (como sucedería en el Terror durante la Revolución Francesa). Y sin embargo, no pensamos en ellos de esta manera. A lo largo de los años, se han convertido en héroes culturales, incluso en cierto modo en padres fundacionales. El suyo era un terror de los fuertes contra los débiles.<sup>10</sup>

El otro reinado del terror lo practicaban marinos comunes como William Fly, que navegaban bajo la Jolly Roger, la bandera diseñada para aterrorizar a los capitanes de los buques mercantes y persuadirlos de rendir su mercancía. Los piratas utilizaban el terror conscientemente para lograr sus propósitos: conseguir dinero, castigar a quienes se les resistían, vengarse de quienes consideraban sus enemigos e infundir miedo en marineros, capitanes, mercaderes y oficiales que pudieran querer atacar o resistirse a los piratas. Todo esto lo hacían en nombre de un orden social diferente, tal y como veremos en los próximos capítulos. En realidad, los piratas eran terroristas de algún modo. Y sin embargo, no pensamos en ellos de esa manera. A lo largo de los años, se han convertido en héroes culturales, quizás antihéroes, como mínimo en figuras románticas y poderosas de la cultura popular estadounidense cada vez más global. El suyo era un terror de los débiles contra los fuertes. Supuso una parte esencial de la dialéctica del terror, que se resume en la

---

<sup>10</sup> Colman, *It Is a Fearful Thing...* Aquí me baso en comentarios de Noam Chomsky, «September 11<sup>th</sup> and Its Aftermath: Where Is the World Heading?», conferencia pública en la Academia de Música de Chennai (Madras), India, el 10 de noviembre de 2001; disponible en <http://www.flonnet.com/fl1824/nc.htm>.

decisión de las autoridades de izar la Jolly Roger sobre la horca cuando ejecutaban piratas: un terror triunfaba sobre el otro.<sup>11</sup>

\*\*\*

Las representaciones dramáticas de piratas, la de William Fly y las de muchos más que descubriremos en las páginas siguientes, tratan las cuestiones fundamentales de la época. Como veremos, los marinos pobres que se hacían piratas representaban cuestiones de clase. Aquellos de origen africano o afroamericano, antes esclavizados, que se volvían piratas planteaban cuestiones raciales. Las mujeres que se pasaban a la piratería señalaban las convenciones de género. Y todas las personas que se hacían piratas y navegaban bajo «su propia bandera oscura», la Jolly Roger, representaban un papel muy político sobre la nación. Estos acontecimientos tuvieron su propio teatro, en ambos sentidos de la palabra: una geografía concreta y una forma dramática particular. Se desarrollaron alrededor del Atlántico, en los patíbulos de las horcas construidas apresuradamente en ciudades portuarias como Boston, y en las agitadas cubiertas de los barcos en alta mar, como en el *Fame's Revenge*. Los escenarios eran transitorios, en movimiento, y al mismo tiempo locales y globales, como lo eran quienes actuaban en ellos.<sup>12</sup>

En la representación dramática nacional, el pirata salía al escenario como un villano fiero e imponente, descrito por los grupos dirigentes como un monstruo sanguinolento dispuesto a destruir el orden social. Bajo la retórica de la demonización, que exploraremos en el capítulo 7, subyace una historia real del desafío nacional y sus consecuencias. Algunos marineros contemporáneos de William Fly trabajaron durante la guerra de Sucesión Española como corsarios, es decir, trabajaron en fragatas particulares y recibieron comisiones del rey por atacar, capturar y saquear al enemigo en tiempos de guerra. Líderes de naciones

<sup>11</sup> Sobre la idea del pirata como antihéroe moderno, véase Hans Turley, *Rum, Sodomy, and the Lash: Piracy, Sexuality, and Masculine Identity*, Nueva York, New York University Press, 1999.

<sup>12</sup> Para una visión más amplia de la movilidad de los trabajadores en el Atlántico en los siglos XVII, XVIII y principios del XIX, véase Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press, 2000 [ed. cast.: *La hidra de la revolución*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2022].

europas utilizaron corsarios para complementar su poder naval, para alterar las líneas de abastecimiento y los circuitos comerciales, y para acumular riqueza a costa de sus rivales. Pero cuando la guerra terminó, descubrieron que no podían controlar a los corsarios que en su día habían contratado. Por ejemplo, en 1716, una banda de piratas anunció, con valentía y prepotencia, que «nunca aceptaron los Artículos de Paz entre franceses y españoles» y que por lo tanto seguirían atacando sus barcos. Esta misma tripulación, capitaneada por Benjamin Hornigold, añadía que «no se inmiscuirían con británicos y holandeses».

El gobernador de Virginia, Alexander Spotswood, había oído dichas afirmaciones sobre los piratas, pero no las creyó. En julio de 1716 escribió al Consejo de Comercio y Plantaciones informando de que los piratas que recientemente se habían congregado en las Bahamas habían anunciado que no «molestarían a los británicos y que se contentarían con hacer presas marítimas de todos los [buques] franceses y españoles que se cruzaran». Continuaba, «sin embargo, se debe otorgar poca confianza a esas Personas, no ha de haber duda de que tratarán a cualquier Nación por igual cuando les interese». Tenía razón. La lógica corsaria no se haría esperar. Un sorprendido Hornigold no tardaría en darse cuenta de esto por sus propios medios: su tripulación, en su mayoría británica, lo expulsó por negarse a tomar y saquear buques ingleses, que eran, después de todo, los barcos más abundantes y lucrativos que se podían encontrar en los mares en los que navegaban.<sup>13</sup> En un mundo cada vez más dominado por el sistema de Estados nación, el hecho de que los piratas «no contaran con ninguna Comisión de ningún Príncipe o Potentado» se convirtió en una cuestión de primer orden. Tras una sangrienta batalla en la que el Navío de Su Majestad *Swallow* [Golondrina], una fragata, capturó a la tripulación de Bartholomew Roberts en la costa de África occidental en 1722, un juez reprendió duramente a los piratas en el tribunal de emergencia que se estableció en el Castillo de la Costa del Cabo, una fortaleza de comercio esclavista; según explicaba el magistrado, habían «librado esta Contienda y opuesto

---

<sup>13</sup> *Boston News-Letter*, 21 de mayo de 1716; Spotswood al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de julio de 1716, Documentos de la Oficina Colonial (CO) 5/1364, Oficina de Registro Público, Londres; Análisis de John Brown (1717), en *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, John Franklin Jameson, Nueva York, Macmillan, 1923, p. 294.

insolente Resistencia Contra el Barco del Rey, sin ninguna Pretensión de Autoridad más que la de vuestras propias Voluntades personales y depravadas, y lo habéis hecho bajo una Bandera Negra, retratándoos flagrantemente como Ladrones, Opositores y Violadores comunes de todas las Leyes humanas y divinas». Los piratas no se consideraban a sí mismos «Ladrones, Opositores y Violadores comunes de todas las Leyes humanas y divinas», pero sí se consideraban personas sin nación. Cuando los piratas bordaban juntos su bandera negra, el símbolo anti-nacional de una banda de proletarios forajidos, «declaraban la Guerra contra el Mundo». Cuando les abordaban desde otros barcos, los piratas, que procedían de múltiples naciones, solían responder que venían «de los mares», no de ningún país en particular. Algunos piratas explicaban a los prisioneros que habían «vendido su nación» por el botín. Lo expresaron con una claridad brutal tras la declaración de guerra contra España (la breve guerra de la Cuádruple Alianza) en marzo de 1719, cuando el almirantazgo británico y oficiales reales de todas las Américas ansiaban desesperados que llegaran los piratas, aceptaran las comisiones del rey y volvieran al mar como corsarios. Efectivamente llegaron muchos piratas, aceptaron las comisiones y partieron como corsarios, ¡pero contratados por España para atacar barcos británicos! El historiador Peter Earle escribe que «se decía que los corsarios [españoles] solían ser tripulados por individuos de Gran Bretaña o Francia, otro ejemplo de la extrema deslealtad de los piratas de esta época». Los líderes de la nación concluirían que a estas personas había que exterminarlas.<sup>14</sup>

\*\*\*

Los piratas de las décadas de 1710 y 1720 se cuentan entre los más importantes de la larga historia de los asaltos en el mar. Ocuparon la cima de lo que se conoce como la edad de oro de la piratería, que abarca un periodo desde aproximadamente 1650 hasta 1730. Este periodo conoció tres generaciones distintas de piratas: los bucaneros de 1650 y 1680, en su mayor parte lobos de mar protestantes venidos de Inglaterra, el

<sup>14</sup> *Boston News-Letter*, 29 de abril de 1717; «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by his Ma[jes]ties Ship Swallow» (1722), Documentos del Tribunal Superior de Almirantazgo (HCA )1/99, f. 10; *History of Pyrates...*, p. 319; Peter Earle, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen, 2003, p. 195.



norte de Francia y Países Bajos, ejemplo de los cuales fue el asaltante jamaicano Henry Morgan, que cazaba animales salvajes en islas desiertas y atacaba los barcos de la España católica; los piratas de la década de 1690, la generación de Henry Avery y William Kidd, que navegaron por el océano Índico y construyeron una base pirata en la isla de Madagascar; y por último quienes protagonizan este libro, los piratas de los años 1716-1726, que fueron los más numerosos y exitosos de las tres generaciones. Personificados en Edward Teach y Bartholomew Roberts, atacaron barcos de todas las naciones y pusieron en jaque el lucrativo sistema comercial atlántico. También generaron la mayoría de las imágenes de piratas que perduran en la cultura popular moderna, desde figuras bravuconas como Barbanegra y el pirata anónimo al que le falta un brazo o una pierna, que seguramente fuera el modelo de John Silver el Largo de Robert Louis Stevenson en *La isla del tesoro*, hasta la temida bandera negra con las tibias y la calavera, la Jolly Roger.

Entre 1716 y 1726 los filibusteros de múltiples etnias ascendieron hasta los 4.000 a lo largo de la década. Causaron estragos en el sistema atlántico capturando cientos de barcos mercantes, muchos de los cuales incendiaron o hundieron, y en los que saquearon la mercancía valiosa. Alteraron el comercio en regiones estratégicas de la acumulación de capital —las Indias Occidentales, América del Norte y África occidental— en un momento en que la recientemente estabilizada y creciente economía atlántica era fuente de enormes beneficios y de un poder imperial renovado. Normalmente, los marineros se unían a los barcos piratas tras haber trabajado en buques mercantes o de la Armada, en los que sufrían en estrechas dependencias, con escaso avituallamiento, una disciplina brutal, salarios bajos, enfermedades devastadoras, accidentes incapacitantes y muerte prematura. La piratería, como veremos, ofrecía la posibilidad de saqueos y «dinero fácil», comida y bebida abundante, elección de oficiales, reparto equitativo de los recursos, atención a los heridos y una camaradería divertida; todas ellas expresiones de una ética de justicia.

Puede que la piratería ofreciera la esperanza de una buena vida, pero no de una demasiado larga. Normalmente, los hombres navegaban bajo la bandera negra uno o dos años y muchos, si no la mayoría, perdían la vida. Los hombres que faenaban —o que perduraban— más eran poco frecuentes. Los oficiales reales que procesaron a la tripulación

de Roberts en el Castillo de la Costa del Cabo se refirieron al primer grupo de hombres ahorcados (formado por William Magnes, David Sympson, Thomas Sutton, Valentine Ashplant y Richard Hardy) como «viejos Veteranos y notorios Infractores», a pesar de que ninguno de ellos andaba en la piratería desde hacía más de tres o cuatro años. Aun así, para muchos el peligro de muerte no era un elemento disuasorio, de hecho, el propio capitán Roberts resumía esta elección señalando que en la marina mercante «hay escasos Bienes comunes, bajos Salarios y Trabajo duro; aquí [hay] Plenitud y Saciedad, Placer y Tranquilidad, Libertad y Poder; quién no pondría al Acreedor a este Lado de la Balanza, cuando todo el Peligro que se asume por ello, en el peor de los casos, son apenas una o dos Miradas amargas al ahogarse. No, *una Vida feliz y breve*, ese es mi lema». <sup>15</sup>

El Estado nación, como terrorista, estaba más que contento de hacer que las vidas de los piratas fueran cortas, de hecho, el enfrentamiento entre William Fly y Cotton Mather en Boston en 1726 fue solo una escena de una obra dramática que duraría una década. Los imperios atlánticos, liderados por Gran Bretaña, organizaron una campaña internacional de terror para erradicar la piratería, sirviéndose de la horca en exhibiciones de poder ampliamente públicas. Entre 1716 y 1726 los mandatarios ahorcaron piratas en Londres, Edimburgo, San Miguel (las Azores), el Castillo de la Costa del Cabo (África), Salvador (Brasil), Curaçao, Isla Antigua, San Cristóbal, Martinica, Kingston y Port Royal (Jamaica), las Bahamas, las Bermudas, Charleston (Carolina del Sur), Williamsburg (Virginia), Nueva York, Providence (Rhode Island) y hasta en Boston, donde ya se había ejecutado a varios piratas en años anteriores. En todos estos lugares, las autoridades preparaban ejecuciones espectaculares para quienes hubieran cometido bandolerismo en el mar. El ahorcamiento de Fly fue una de estas macabras escenas.

\*\*\*

---

<sup>15</sup> *History of Pyrates...*, pp. 244, 285-286. Véase también Robert C. Ritchie, *Captain Kidd and the War against the Pirates*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1986, pp. 232-237. Peter Earle escribió que «la piratería no era una profesión con una esperanza de vida muy larga». Véase su *Pirate Wars...*, p. 206.

Casi todos los ahorcamientos de piratas alrededor del Atlántico eran parte de la escena dramática creada por Fly, sus compañeros piratas y Mather. Arrepentidos como Cole, Greenville y Condick, normalmente a la espera de un indulto, decían lo que las autoridades querían que dijese, y quizás así lo sintieran: no blasfemar, no maldecir, no tomar el nombre de Dios en vano, no cantar canciones subidas de tono, no apostar, no visitar casas de ramerías, no profanar el Sabbath, no sucumbir a la inmundicia y a la lujuria, no ser avaricioso. En su lugar, obedecer a las autoridades, respetar a los progenitores, «rendir justa Deferencia a los Gobernantes», «Permanecer en su Lugar y Situación con Contención». Unos pocos piratas obtuvieron el indulto, pero la mayoría no, tampoco los obedientes y arrepentidos.<sup>16</sup>

Sin embargo, lo que llama la atención de estos ahorcamientos —lo que sin duda llamó la atención de las autoridades de la época— era el nivel de desorden y resistencia que generaban. En 1717 una muchedumbre rebelde rescató a un pirata de la horca en Kingston, Jamaica. Las autoridades reales de todo el Atlántico temían que aquello se repitiera y reforzaron la vigilancia militar para evitarlo. Muchos piratas, como Fly, rechazaron el papel que se les imponía y aprovecharon la ocasión para un último acto de subversión. Un tren infinito de piratas caminó desafiante hacia la horca y se burló de los más altos poderes a su llegada. En 1718, en las Bahamas, frente a los peldaños y la soga, el pirata Thomas Morris expresó un sencillo deseo: haber sido «una gran Plaga para estas Islas». John Gow, un hombre de mucha fuerza, rompió la soga de la horca el día de su ejecución. Fue a «subir la escalera por segunda vez, cosa que hizo con muy poca preocupación, muriendo con la misma ferocidad brutal que caracterizó a cualquiera de sus actos en vida».<sup>17</sup>

Cuando el gobernador, capitán general y vicealmirante Woodes Rogers, juez de las islas Bahamas, preparó un ahorcamiento masivo de

<sup>16</sup> Cotton Mather, *Useful Remarks: An Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men: A Sermon on the Tragical End, unto which the Way of Twenty-Six Pirates Brought Them; At New Port on Rhode-Island, July 19, 1723*, New London (CN), 1723, pp. 31-44, cita en p. 33.

<sup>17</sup> Archibald Hamilton al Secretario Stanhope, 12 de junio de 1716, CO 137/12, f. 19; *History of Pyrates...*, pp. 286, 643, 660; Arthur L. Hayward, *Lives of the Most Remarkable Criminals*, Londres, 1735 (reedición Nueva York, Dodd, Mead, 1927), vol. 3, p. 603.

piratas en Nueva Providencia en diciembre de 1718, logró colgar la infame bandera de los filibusteros sobre las horcas, para que la risueña calavera contemplara el lugar de la ejecución. Temeroso de una revuelta por parte de la muchedumbre allí reunida —entre quienes se contaban muchos antiguos piratas— o peor aún, preocupado por si alguien rescataba a los malhechores, Rogers desplegó cien soldados que escoltaron a Daniel Macarty y a siete más hasta la horca. Serían ahorcados por «Motín, Felonía y Piratería». Uno tras otro, los piratas pronunciaron discursos desafiantes: «Alabando la Vida del Pirata como la única Vida para el Hombre de cualquier Espíritu». Macarty habló de «los tiempos en los que había muchos compañeros valientes en la Isla que no habrían permitido que muriera como un perro». Sin embargo, reconoció ante la multitud que en ese momento había «demasiado poder sobre sus cabezas» como para que alguien «intentara cualquier Cosa en su Favor». Después de beber y brindar, hacer unas reflexiones poco halagüeñas sobre el gobierno y un indulto, se dio la orden de retirar los contrafuertes que sostenían las horcas y entonces «cayó el escenario y los Ocho quedaron colgando».<sup>18</sup>

En 1720, cuando ocho integrantes de la tripulación de Bartholomew Roberts fueron capturados y juzgados en Virginia, pendencieros y escandalosos, «se comportaron con la mayor imprudencia en la Sala». En cuanto el juicio hubo terminado «airearon imprecaciones a los Jueces y a todo aquel implicado en su procesamiento, y juraron que si volvían a estar en Libertad no dejarían a nadie con vida que cayera en sus manos». Afrontaban la muerte declarando su desafío a la clemencia. Como explicaba alguien allí presente: «Murieron como vivieron, sin ofrecer Muestra alguna de Arrepentimiento». De hecho, «cuando llegaron al Lugar de Ejecución uno de ellos pidió una Botella de Vino, y tomando una copa, brindó por la Condena del Gobernador y la Confusión de la Colonia; lo que el resto secundó». Al gobernador, Alexander Spotswood, no le hicieron mucha gracia ni la bravuconería en la sala de juicios, ni el brindis en la horca. Con total naturalidad, escribió a otro oficial real: «Me pareció necesario para mayor Terror colgar a cuatro de ellos en cadenas».<sup>19</sup>

<sup>18</sup> *History of Pyrates...*, pp. 624-659; «The Tryal and Condemnation of Ten Persons for Piracy at New Providence», CO 23/1 (1718), ff. 76, 81, 82; Woodes Rogers al Consejo de Comercio y Plantaciones, 31 de octubre de 1718, CO 23/1, ff. 16-29.

<sup>19</sup> R. A. Brock, *The Official Letters of Alexander Spotswood* (Sociedad Histórica de Virginia, *Collections*, n.s., 2, Richmond, 1882, vol. 2, p. 338).

El drama fue representado una y otra vez. Cuando en 1722 los 52 integrantes de la tripulación de Roberts fueron ahorcados en el Castillo de la Costa del Cabo ante una amplia afluencia europea y africana, un grupo de piratas explicó: «Eran unos pobres canallas y por lo tanto deben ser ahorcados, mientras que otros, no menos culpables de otro Modo, escapan». Se referían a los ricos canallas que estafaban a los marineros un salario justo y una comida decente y por ende hacían que muchos optaran por la piratería. Cuando llegó el momento de juzgar a los «viejos» piratas, Magnes, Sympson, Sutton, Ashplant y Hardy, «ninguno de ellos, según se apreciaba, daba la más mínima muestra de desánimo». Como Fly, maldijeron al tribunal y «caminaron hasta la Horca sin una Lágrima». Hardy se detuvo para quejarse de que «había visto a muchos Hombres ahorcados, pero que esta Manera, con las Manos atadas a la espalda, le resultaba Extraña y nunca la había visto en su Vida». Cometió la temeridad, o tuvo el humor, de sugerir que las autoridades ni siquiera sabían cómo llevar a cabo una ejecución como es debido.<sup>20</sup> Aquí, como en otros escenarios, las autoridades desplegaron la Jolly Roger en el lugar de la ejecución. Navega bajo esta bandera y morirás bajo ella, decían. Y si el asesinato no era terror suficiente, los cadáveres de los piratas, como el de William Fly, se convertían en un «Espectáculo Rentable y Práctico». En este caso, fueron distribuidos por toda la costa africana para difundir el mensaje lo más lejos posible.<sup>21</sup>

\*\*\*

El terror engendró el contraterror: ojo por ojo. En 1717, después de que las autoridades de Boston colgaran a ocho integrantes de la tripulación de Black Sam Bellamy, los piratas que seguían en el mar juraron «matar a cualquiera que apresaran en Nueva Inglaterra». Edward Teach, también conocido como Barbanegra, y su tripulación quemaron un barco apresado «porque pertenecía a Boston, alegando que el Pueblo de Boston había ahorcado a algunos piratas».<sup>22</sup> Cuando Bartholomew

<sup>20</sup> *History of Pyrates...*, pp. 285-286.

<sup>21</sup> *American Weekly Mercury*, 17 de marzo de 1720; Brock, *Letters of Spotswood...*, vol. 2, p. 338; Mather, *Useful Remarks...*, p. 20. Véase también Stanley Richards, *Black Bart*, Llandybie (Gales), Christopher Davies, 1966, p. 104.

<sup>22</sup> *Trials of Eight Persons Indited for Piracy*, Boston, 1718, pp. 8-19; «Trial of Thomas

Roberts y sus hombres supieron que el gobernador y el consejo de la isla Nieves había ejecutado a unos piratas en 1720, se sintieron tan ultrajados que navegaron hasta el puerto de Basseterre, prendieron fuego a varias naves y ofrecieron un gran botín a cualquiera que les entregara a los oficiales responsables para que se pudiera hacer justicia. Profirieron la misma amenaza para vengar a los piratas que se habían burlado del gobernador Spotswood en su ejecución en Virginia. Hicieron honor a esa fanfarronería cuando tomaron casualmente un buque francés en el que viajaba el gobernador de Martinica, que también había ahorcado a algunos miembros de «la hermandad». Roberts se vengó ahorcando al pobre gobernador desde su propia verga. Así practicaban el terror los piratas contra los terroristas de Estado. Era una guerra de valentía, un ahorcamiento por otro, y esto constituyó un ciclo de violencia.<sup>23</sup>

Pero en realidad los piratas habían practicado el terror desde los inicios, antes de que las autoridades ahorcaran a ninguno de ellos. Tenían sus propios motivos y sus propios métodos. La piratería se basaba en el terror, como cualquier persona contemporánea al filibusterismo sabía perfectamente. El capitán Charles Johnson, que conoció a esta generación de piratas (a algunos personalmente) y relató sus proezas en gran detalle, los llamaba «el Terror de la Parte comerciante del Mundo». Cotton Mather los llamó «*Monstruos del Mar* que han sido el *Terror* de quienes rondan el mar». Los piratas practicaban el terror contra quienes organizaban el comercio y contra quienes lo llevaban a cabo. Todo empezaba cuando un barco pirata se acercaba a una posible presa marítima e izaba el instrumento principal del terror, la Jolly Roger, cuyo mensaje era inequívoco: rendición o muerte.<sup>24</sup>

---

Davis», 28 de octubre de 1717, en *Privateering and Piracy*, Jameson, p. 308; *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719, p. 45.

<sup>23</sup> Gobernador Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de octubre de 1720, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandy Banton, Londres, Routledge, publicado en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 251, vol. 32 (1720-1721), p. 165 (en lo sucesivo *CSPC*); H. R. McIlwaine, *Executive Journals of the Council of Colonial Virginia*, Richmond, 1928, vol. 3, p. 542; «News from Barbadoes, Antigua and Jamaica» (1721), *CSPC*, ítem 463 iii, vol. 32 (1720-1721), p. 295. Para un análisis más completo de estos actos de venganza, véase el capítulo 5.

<sup>24</sup> *History of Pyrates...*, p. 26; Mather, *Useful Remarks...*, p. 22. Durante mucho tiempo se pensó que el capitán Charles Johnson fuera Daniel Defoe, como sugirió inicialmente

Los piratas utilizaban el terror por varios motivos: para evitar el combate, para forzar que les revelaran dónde se escondía el botín y para castigar a los capitanes del barco. El primer punto que se debe enfatizar es que los piratas no querían luchar, independientemente de lo sanguinaria que fuera su imagen entonces y ahora. Como ha escrito Stanley Richards: «Su ambición era hacerse con un botín y vivir para disfrutar de los placeres que aquello les brindara. Una batalla podría privarles de esa facilidad de vida. Así, si se les presentaba la ocasión de tener que enfrentarse a otro barco, lo consideraban casi como una necesidad indignante. Iban tras el botín, no tras la sangre».<sup>25</sup>

A pesar de todo, se servían de su amenaza para conseguir el botín. La idea principal era intimidar a la tripulación del barco al que atacaban para no tener que defender su embarcación. La táctica funcionaba, como explicaban muchos capitanes de buques mercantes: «Se izan los Colores Piratas, a la vista de los cuales nuestros hombres ya no defenderán su barco», escribió uno. Izar la Jolly Roger «aterrorizó tanto» a la tripulación del Eagle [Águila] que «los hombres no solo se negaron a combatir, sino que obstaculizaron a los oficiales» que intentaron ejercer su «Deber de Defensa» del barco. Finalmente, la atemorizada tripulación «corrió a la bodega» a esconderse. Cuando Edward Low

---

el crítico literario John Robert Moore en *Defoe in the Pillory and Other Studies*, Bloomington, Indiana University Press, 1939, pp. 129-188, y así se aceptó ampliamente a partir de entonces. Sin embargo, recientemente las investigaciones han comenzado a cuestionar esta atribución. P. N. Furbank y W. R. Owens han cuestionado a Moore; véase su *Canonisation of Daniel Defoe*, New Haven, Yale University Press, 1988, pp. 100-121. Tras haber trabajado *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas* durante más de 25 años, he llegado a la conclusión de que su autor contaba con un conocimiento más profundo y detallado de las cuestiones marítimas del que Defoe podría haber llegado a tener. También debe señalarse que Johnson es ampliamente considerado como una fuente de información objetiva muy fiable (más allá de un capítulo de ficción sobre el capitán Misson). Para una valoración de su fiabilidad, véase Philip Gosse, *The History of Piracy*, Nueva York, Tudor, 1932, p. 182; Hugh F. Rankin, *The Golden Age of Piracy*, Nueva York, Holt, Rinehart y Winston, 1969, p. 161; Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987, p. 258; B. R. Burg, *Sodomy and the Perception of Evil: English Sea Rovers in the Seventeenth-Century Caribbean*, Nueva York, New York University Press, 1983, p. 196; y la introducción de Schonhorn en *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, de Johnson, pp. xxvii-xl.

<sup>25</sup> Richards, *Black Bart...*, p. 22.

navegó junto a sus hombres hasta San Miguel en las Azores: «Amenazó a quien opusiera resistencia con una Muerte inmediata, lo que infligió tal Terror que se entregaron como Presa a los Villanos sin disparar un solo Tiro». ¿Por qué las tripulaciones se negaban a defender sus barcos? Sabían que si se resistían y luego eran derrotados, era probable que los piratas los torturaran para darles un escarmiento, a ellos y a otros marineros. Como anunciaba el *Boston News-Letter* en junio de 1718, el trato severo para quienes oponen resistencia «intimida tanto a nuestros marineros que se niegan a luchar ante el ataque Pirata». Después de todo, como preguntaban los piratas: ¿por qué arriesgas tu vida para proteger la propiedad de mercaderes y capitanes de barco que te tratan tan mal?<sup>26</sup>

Los piratas también recurrían a la violencia para obligar a los prisioneros, sobre todo a capitanes de barco, a que revelaran el paradero del botín, a que «confesaran qué dinero había a bordo». Los piratas le dijeron a un capitán que «lo tirarían por la borda con un disparo en el cuello de bala de dos cabezas» si ocultaba algún dinero. A otro, le dijeron que si le pillaban «una Mentira, te Condenaremos a ti y a tu Barco también». Hubo quienes intentaron esconder objetos de valor y les pillaron. Roberts y su tripulación llevaron al primer oficial de una nave capturada «al Timón y lo azotaron casi hasta la Muerte, porque había ocultado dos Anillos de Oro en el Bolsillo». En esta práctica violenta, los piratas no se diferenciaban de los barcos corsarios o de la Armada, que utilizaban esos mismos métodos. De hecho, una parte del terror pirata era la cuestión básica de hacer la guerra, cosa que los piratas asumían sin la aprobación de ningún Estado nación.<sup>27</sup>

Los piratas también ejercían violencia contra el cargamento del barco apresado, destruían cantidades ingentes de bienes de las formas más enfurecidas y gratuitas, como relataron una y otra vez los capitanes de los barcos asaltados. Descendían a la bodega del barco como «Bestias Enfurecidas», rajaban cajas y fardos de mercancía con sus sables, arrojando bienes valiosos por la borda y riéndose a carcajadas mientras tanto.

<sup>26</sup> «Anonymous Paper Relating to the Sugar and Tobacco Trade» (1724), CO 388/24, ff. 184-88; Actas de los tribunales de vicealmirantazgo de Carolina del Sur (1718), División de manuscritos, Biblioteca del Congreso, f. 424; *History of Pyrates...*, p. 323; *Boston News-Letter*, 17 de junio de 1718.

<sup>27</sup> Declaración de Edward North (1718), CO 37/10, f. 37; Declaración de Robert Leonard (1719), CO 152/12, f. 485, CO137/14; Boyer, *Political State...*, vol. 21, p. 660.



También destruyeron un gran número de barcos, cortaban los mástiles, los prendían fuego o los hundían, en parte porque no querían que se propagara la noticia de su presencia de un barco a otro hasta llegar a tierra, pero también porque querían destruir la propiedad de los mercaderes y capitanes del barco, ya que los consideraban enemigos. Practicaban el terror indirecto contra quienes poseían la propiedad mercantil.<sup>28</sup>

Parece que la afición pirata por el terror tuvo incluso un efecto intimidatorio en oficiales y marineros de la Marina Real británica. Desde 1717 oficiales de colonias y mercaderes expresaron un coro de quejas al respecto de que los Navíos de Su Majestad no parecían muy dispuestos a enfrentarse a los filibusteros que se dedicaban a interrumpir el comercio de forma tan dramática. Los mercaderes se quejaban especialmente de que los buques de la Marina preferían comerciar que enfrentarse a los piratas. En Jamaica, «los Capitanes de las Fragatas allí estacionadas [estaban] poco dispuestos a arriesgar los Navíos del Rey contra Tipos tan desesperados como se dice que son los Piratas». El gobernador de Bahamas, Woodes Rogers, el gobernador Archibald Hamilton y la asamblea de Antigua se quejaron de que al capitán Whitney del Navío de Su Majestad Rose [Rosa] se le había ordenado ir tras Roberts y sus secuaces, pero se había negado a hacerlo. El capitán Cornwall del Navío de Su Majestad Sheerness [Sheerness, Kent] fue acusado de «negligencia por oponerse a ir en busca de otros piratas» El capitán Upton del Navío de Su Majestad London [Londres] fue enviado al océano Índico a luchar contra los piratas, pero una vez allí cuando se topó con Edward England optó por salir huyendo. Parece ser que el capitán Thomas Matthews del Navío de Su Majestad Lion [León] prefirió el comercio ilegal a la tarea más peligrosa de luchar. Fue acusado de colaboración e intercambio de bienes con piratas en Madagascar. El capitán pirata Edward Taylor identificó ese patrón de comportamiento y se burló de la Marina Real en un breve discurso ante su tripulación en 1723: «Maldita sea mi Sangre y Dios me perdone por blasfemar, aquí un Escuadrón de Fragatas enviadas para vigilarnos, pero que no se preocupan mucho por vernos, sino que están más pendientes de la cuenta comercial, no obstante apoyémonos los unos en los otros y Velemos por nosotros mismos».<sup>29</sup>

<sup>28</sup> *Boston News-Letter*, 15 de agosto de 1720.

<sup>29</sup> *Ibíd.*, 16 de abril de 1722; *American Weekly Mercury*, 13 de diciembre de 1720;

\*\*\*

¿Cómo se desarrolló esta dialéctica de violencia entre piratas y el Estado nación? ¿Cuáles fueron sus causas? ¿Cómo surgió la piratería en 1716? ¿Y cómo fue su declive tras 1726? ¿Por qué los piratas expresaban tanta rabia y buscaban tanta venganza contra capitanes de barco y oficiales reales? ¿Y por qué «[alababan] la Vida del Pirata como la única Vida para el Hombre de cualquier Espíritu»?

Estas preguntas fundamentales se abordan en las páginas sucesivas, a medida que se explora la historia social y cultural de los piratas de principios del siglo XVIII, esos forajidos que protagonizaron la escena final de la edad de oro de la piratería. Veremos que a principios del siglo XVII a la palabra «barco pirata» se le dio la vuelta, mediante los estatutos que recogían las normas y las costumbres del orden social alternativo de los piratas. Los piratas «distribuían justicia», elegían a sus oficiales, dividían el botín equitativamente y promulgaban una disciplina distinta. Limitaban la autoridad del capitán, se resistían a muchas de las prácticas capitalistas de la industria de la navegación mercante y mantuvieron un orden social multicultural, multirracial y multinacional. Demostraron con bastante claridad, y subversión, que no hacía falta dirigir un barco con los métodos brutales y opresivos de la marina mercante y la Marina Real.

Porque, casualmente, no hubo solo dos tipos de terror, el de la horca y el de la Jolly Roger, sino tres. Para comprender a William Fly y su disputa con los reverendos de Boston, para comprender la dramática representación en la horca que se repetía en cada puerto del Atlántico y, sobre todo, para comprender el propio estallido de la piratería en el siglo XVIII, debemos fijarnos en lo que dijo Fly sobre las «malas prácticas» con que su capitán y oficial abusaron de él y de sus hermanos marineros, tratándolos «salvajemente» como si fueran «perros». Se refería al violento régimen disciplinario del siglo XVIII propio de los barcos que navegaban por las profundidades del mar, a la violencia

---

CO 23/1; H. C. Maxwell Lyte, *Journal of the Commissioners for Trade and Plantations*, Londres, 1924, vol. 4, p. 321; Richards, *Black Bart...*, p. 57; *American Weekly Mercury*, 7 de julio de 1726; S. Charles Hill, «Episodes of Piracy in Eastern Waters», *Indian Antiquary*, vol. 49 (1920), p. 41; Información de Clement Downing (1722), HCA 1/55, f. 79; Información ampliada de Clement Downing (1722), HCA 1/55, f. 93; Earle, *Pirate Wars...*, p. 188.

habitual y generalizada de la disciplina de trabajo que ejercía el capitán del barco mientras ellos mismos trasladaban las materias primas que eran el sustento de la economía capitalista mundial. Incluso aunque no haya pruebas que persistan a día de hoy a fin de demostrar exactamente lo que el capitán Green le hizo a Fly y al resto de los piratas a bordo del Elizabeth, no resulta muy difícil imaginar lo que fue a la hora de generar la rabia, el motín, el asesinato y la decisión de hacerse pirata. Los registros del Tribunal Superior de Almirantazgo correspondientes a este periodo están repletos de relatos sangrientos de latigazos, torturas y asesinatos.<sup>30</sup> Fly hablaba del capitán del barco como de un terrorista.

El encuentro en 1726 en Boston entre Fly y Mather fue extraordinariamente combativo, pero no poco común. De hecho, en aquellos tiempos Fly y otros como él eran los «villanos de todas las naciones». Procedentes de cualquier país, asaltaban el comercio internacional sin respetar ni las naciones ni la propiedad. Los piratas crearon un teatro dramático extraño y fascinante, una obra del siglo XVIII cargada de personajes enormes, complicados guiones, giros y quiebros e incluso finales inesperados. Uno de esos finales sucedió cuando Fly ganó su discusión contra Mather. Casualmente, el «estúpido» e «impertinente» pirata logró convencer al reverendo santurrón de al menos una de las causas fundamentales de la piratería. Durante el sermón de ejecución, Mather se dirigió a los capitanes de barco que había entre la muchedumbre, diciéndoles en términos muy firmes que de ahora en adelante debían evitar «parecerse demasiado al *Diablo* en su *Trato Bárbaro* de los *Hombres* que estaban a su cargo y [así] conducirlos a la Tentación de hacer *Cosas Desesperadas*».<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Se decía que el capitán Green no había hecho nada para merecer su destino, pero Mather señaló las reclamaciones de Fly y de otros piratas de que el asesinato y la piratería eran «Venganza por *Malas Prácticas*». Véase Mather, *Vial Poured Out upon the Sea...*, p. 112. Véase también mi «Seaman as Spirit of Rebellion: Authority, Violence, and Labor Discipline at Sea», en *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, capítulo 5.

<sup>31</sup> Mather, *Vial Poured Out upon the Sea...*, pp. 44-45.

## Capítulo 2

# La aritmética política de la piratería

El estallido de la piratería tras la guerra de Sucesión Española (1702-1713) no pilló a nadie por sorpresa. Sirva de ejemplo que ya en 1713 un grupo de mercaderes de Virginia escribió al almirantazgo exponiendo «el temor que tenían de que los Piratas interfirieran en su actividad comercial en tiempos de Paz». Edmund Dummer, un mercante responsable del comercio de paquetes postales a las Indias Occidentales creía que el «comercio maldito» de los corsarios en tiempos de paz «traerá tantos piratas que [...] supondrán un mayor peligro que nuestros enemigos», Francia y España. ¿Qué circunstancias hicieron que semejante estallido no solo fuera probable, sino predecible? De forma más concreta, ¿cómo se presentaban estas circunstancias —la organización y el crecimiento de la economía atlántica— para el marinero que hacía su trabajo y que podía plantearse o no tomar la fatídica decisión de pasarse a la piratería? ¿Qué sabría del mundo un marinero veterano en alta mar en 1716, el momento en el que la piratería estalló a gran escala? Y una vez que estalló, ¿causaría realmente más perjuicios a la navegación inglesa que a Francia y a España en tiempos de guerra? Para responder a estas preguntas vamos a estudiar lo que alguien a principios del siglo XVIII podría haber llamado la aritmética política de la vida económica: las realidades globales del imperio, el comercio, la guerra y la paz; todas ellas dependientes en cierto modo de los flujos y reflujos del mercado laboral marítimo y del trabajo de los marineros en el comercio en alta mar. Entre este complejo conjunto de fuerzas aparecería el pirata, con un puñal entre los dientes.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Mercaderes de Virginia a lord Dartmouth, 24 de junio de 1713, Documentos de la Oficina Colonial (CO) 389/42, Oficina de Registro Público, Londres; se cita a Dummer en *Queen Anne's Navy in the West Indies*, New Haven, Yale University Press, 1939, p. 183.

*El marinero sabía que la mayoría de las tierras que rodean el Atlántico y la mayoría de ciudades portuarias a las que navegaba pertenecían a cinco naciones que se habían convertido en poderes imperiales: España, Portugal, Países Bajos, Francia e Inglaterra.* Los españoles y los portugueses habían reclamado gran parte del Nuevo Mundo en los siglos XV y XVI; estas tierras eran ahora el nuevo hogar de casi dos tercios de los cerca de 1,3 millones de personas de ascendencia europea y del millón de ascendencia africana que en 1700 convivían con incalculables millones de personas indígenas. El pueblo neerlandés, que tenía pocos habitantes, pero muchos barcos, se había convertido en el maestro de los mares en el siglo XVII. Quienes ahora se disputaban el poder económico eran los pueblos francés e inglés, ambos se incorporaron relativamente tarde a la aventura imperial, pero prosperaron en ella. En España, el comercio colonial y las cuestiones marítimas las gestionaba la Casa de la Contratación de Indias y el Consejo de Indias; en Portugal, el Consejo de Ultramar; en Países Bajos, la Compañía Neerlandesa de las Indias Occidentales; en Francia, el Ministerio de Asuntos Marítimos; y en Inglaterra, el Consejo Privado, la Junta de Comercio y el Consejo de Comercio y Plantaciones. Desde las grandes ciudades portuarias de Sevilla, Lisboa, Ámsterdam y Londres se administraban «fábricas a distancia» que conectaban los pueblos, las culturas y las economías de Europa y África con América a través del mar. El trabajo de los marineros era fundamental para esta tarea.<sup>2</sup>

*El marinero sabía, por experiencia personal, que estos poderes atlánticos libraban entre sí la que parecía una guerra incesante.* En 1716 el típico trabajador marinero era un hombre en el final de la veintena que había estado en contacto con la guerra gran parte de su vida. De hecho, a no ser que se hubiera «criado en el mar» de joven (es decir, que hubiera servido como aprendiz), toda su vida laboral habría transcurrido al olor de la pólvora de los cañones entre hostilidades nacionales e imperiales. La gran rivalidad anglo-francesa que dominaría el Atlántico en el siglo XVIII había comenzado en 1689 con los disparos inaugurales de la guerra de los Nueve Años, que duraría hasta 1697. Tras cinco años de paz

---

<sup>2</sup> Ralph Davis, *The Rise of the Atlantic Economies*, Ithaca, Cornell University Press, 1973; Max Savelle, *Empires into Nations: Expansion in America, 1713-1824*, Mineápolis, University of Minnesota Press, 1974, capítulo 4. En esta época, una fábrica era el puesto de comercio de un mercader, normalmente en territorios de ultramar.

plagados de piratería, la guerra de Sucesión Española estalló en 1702 y se prolongó hasta 1713, con España y Francia en un bando y Gran Bretaña en el otro. Veinte de los primeros 25 años de vida del marinero habían transcurrido en un mundo atlántico en guerra.<sup>3</sup>

*El marinero sabía que estas guerras se libraban, en su mayoría, por la riqueza, gran parte de la cual se basaba en los productos clave del comercio atlántico en el que él trabajaba: oro, plata, pescado, pieles, personas esclavizadas y en régimen de servidumbre, azúcar, tabaco y manufacturas.* Enfrentamientos previos entre los grandes poderes habían girado en torno a la tierra y a la adquisición de nuevos territorios, todos ellos cargados de fervor religioso mientras las naciones protestantes y católicas libraban guerras sangrientas con pretextos hipócritas. No obstante, a principios del siglo XVIII, los dominios de los distintos imperios estaban en gran medida definidos (y así se mantendrían durante medio siglo), mientras la guerra religiosa daba paso a la guerra comercial. Los imperios atlánticos competían ferozmente entre sí, perseguían políticas que promovían su poder frente al de sus rivales, convencidos de que el control de los mares era fundamental para un mayor comercio, unos beneficios más amplios, un mercado de gran alcance, el crecimiento económico y el poder nacional. Inglaterra en particular atravesó una «revolución comercial» entre 1660 y 1700 en la que su comercio se triplicó y se convirtió en un agente imprescindible de la economía atlántica en rápida expansión. Surgieron nuevos comerciantes independientes que ocuparon las primeras líneas y sustituyeron a las antiguas sociedades mercantes. La Royal African Company, por ejemplo, perdió poco a poco, entre 1698 y 1712, el monopolio de la trata esclavista a medida que el gobierno desataba a los librecambistas hambrientos de «oro negro». Los poderes comercial y naval crecieron en paralelo, a medida que los imperios atlánticos desarrollaban el comercio de larga distancia, en palabras de J. H. Parry como «una forma de guerra moderada». La realidad de esta afirmación se hizo evidente en los buques mercantes bien armados que surcaban los mares y en las flotas corsarias, mitad comerciales, mitad militares (fragatas privadas), que reyes

<sup>3</sup> Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987, pp. 32-35; A. H. John, «War and the English Economy, 1700-1763», *Economic History Review*, serie 2ª, núm. 7, 1955, pp. 329-344.

y reinas movilizaban para atacar y saquear los buques mercantes de quienes fueran sus enemigos en tiempos de guerra, sobre todo en las Indias Occidentales, donde los poderes imperiales convivían en estrecha vecindad en la «cabinas de la guerra». Ya fuera trasladando bienes o librando batallas en el mar, el marinero proporcionaba la fuerza de trabajo del empeño transatlántico.<sup>4</sup>

*El marinero sabía que miles de personas se movían y trabajaban alrededor del Atlántico, algunas voluntariamente y otras sin quererlo, muchas de ellas, como él, sujetas a la violencia.* En 1716 un proceso internacional de expropiación, llamado acumulación originaria, ya había arrancado a millones de personas de sus tierras ancestrales en Europa, África y las Américas. Cientos de miles de personas indígenas americanas habían muerto en el asalto genocida del Nuevo Mundo, asesinadas por la guerra y la terrible propagación de enfermedades europeas ante las que no tenían ninguna inmunidad. Otras miles se reubicaron en el interior de las Américas para escapar de las poblaciones colonas europeas que se aproximaron a las costas de América del Norte y del Sur. En 1716 dos millones y medio de personas africanas habían sido arrebatadas de sus pueblos por parte de guerreros y asaltantes y vendidas a mercantes europeos como cargamento para Europa y las Américas. La estrategia de cercamiento y otros mecanismos de desposesión pusieron a miles de personas en tránsito por carreteras y caminos de Inglaterra, en particular, y de Europa en general. Masas de personas acudían en tropel a las ciudades, donde encontraban trabajo, habitualmente como asalariadas en fábricas y sobre todo en ejércitos y armadas, ya que la guerra exigía una mano de obra ingente. Cientos de miles más embarcarían hacia las plantaciones coloniales como trabajadoras, ya sea libremente o de forma forzada. La expropiación había «liberado» una mano de obra descomunal a redistribuir en los confines más remotos del imperio (a

---

<sup>4</sup> J. H. Parry, *Trade and Dominion: The European Overseas Empires in the Eighteenth Century*, Nueva York, Praeger, 1971, p. 93; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, Macmillan, 1962, pp. 15-17; R. G. Davies, *The Royal African Company*, Nueva York, Scribner's, 1970, capítulo 1; Immanuel Wallerstein, *The Modern World System II: Mercantilism and the Consolidation of the European World-Economy, 1600-1750*, Nueva York, Academic Press, 1980, pp. 96, 159-161, 249, 269 [ed. cast: *El moderno sistema mundial II: el mercantilismo y la consolidación de la economía-mundo europea, 1600-1750*, trad. por Pilar López Máñez, Madrid, Siglo XXI, 2017].

menudo en régimen de servidumbre o de esclavismo), en plantaciones que producían la que puede haber sido la mayor acumulación de riqueza planificada que el mundo había visto hasta entonces. Se decía que el azúcar, el producto atlántico más importante y lucrativo del siglo XVIII se hacía con sangre. En 1716 los grandes hacendados dirigían ejércitos de esclavos y siervos al tiempo que extendían su poder desde sus propias tierras a los gobiernos coloniales e incluso nacionales. Los imperios atlánticos movilizaban la fuerza de trabajo a una escala nueva y sin precedentes, básicamente mediante el uso estratégico de la violencia: la violencia de la incautación de la tierra, de la expropiación a los trabajadores agrarios, del Pasaje del medio, de la explotación a través de la disciplina laboral y el castigo (a menudo con la muerte) contra quienes se atrevían a resistir el orden colonial de las cosas. Según se dice, en 1713 la economía atlántica había alcanzado una nueva etapa de madurez, estabilidad y rentabilidad. La creciente riqueza de unos pocos dependía de la miseria creciente de muchos.<sup>5</sup>

*El marinero sabía que el comercio era el proceso unificador de la economía mundial, que el barco que partía al océano era la máquina que lo hacía posible y que era su propio trabajo el que hacía que el barco funcionara. Pero también sabía que 1716 era un año complejo para los trabajadores del mar como él.* El final de la guerra de Sucesión Española había resultado en una amplia desmovilización de las flotas de Inglaterra, Francia y España. En concreto, la Marina Real británica pasó de 49.860 hombres en 1712 a 13.475 solo dos años después; no sería hasta 1740 cuando volvería a aumentar la cifra hasta los 30.000 hombres. Al mismo tiempo, las comisiones corsarias (patentes de corso) caducaron, lo que incrementó el número de marineros desocupados y que buscaban trabajo

---

<sup>5</sup> La cuestión de la expropiación se trata en la obra de Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press, 2000 [ed. cast: *La hidra de la revolución*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2022]. Para otros puntos de este párrafo, véase C. L. R. James, «The Atlantic Slave Trade», en *The Future in the Present*, Londres, Alison y Busby, 1980, pp. 235-264; Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery: From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, Londres, Verso, 1997, p. 309; Richard S. Dunn, *Sugar and Slaves: The Rise of the Planter Class in the English West Indies, 1624-1713*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1972; y Paul E. Lovejoy, «Volume of the Atlantic Slave Trade», *Journal of African History*, núm. 23, 1982, pp. 473-501.



en las ciudades portuarias del mundo. En Inglaterra, como escribió el capitán Charles Johnson, multitud de marinos desempleados «vagaban y mendigaban por todo el Reino». No obstante, las condiciones de los marinos no empeoraron de inmediato, como explica el historiador Ralph Davis: «Los años 1713 a 1715 fueron testigo del traslado del excedente acumulado de bienes coloniales, del movimiento de grandes cantidades de bienes ingleses a mercados coloniales, entre otros, y de la acumulación generalizada de existencias de bienes importados de los que se había provocado su escasez; como pasaría en los años inmediatamente posteriores a las guerras a lo largo del siglo XVIII». Este auge a pequeña escala dio trabajo a algunos de los marineros que habían abandonado funciones de Marina y corsarias. Sin embargo a finales de 1715 comenzó un desplome del comercio que duraría hasta la década de 1730. El gran excedente de trabajadores marítimos tuvo consecuencias sociales muy negativas. Los salarios se contrajeron y los marinos mercantes que en 1707 ganaban entre 45 y 55 chelines al mes, apenas reunían la mitad unos pocos años después. Los marineros se vieron obligados a competir por los escasos puestos de trabajo y quienes tuvieron la suerte de encontrar camarote descubrieron que entre los acuerdos habituales a bordo del barco ahora encontraban una comida de peor calidad y una disciplina más dura, que además se fue recrudeciendo a lo largo del siglo XVIII. Los años de guerra, a pesar de sus mortíferos peligros, trajeron consigo beneficios tangibles. El marino trabajador de 1716 sabía que las condiciones habían sido distintas en otro tiempo, y para muchos eran decididamente mejores.<sup>6</sup>

*El marinero sabía que los mandatarios de los imperios atlánticos habían adoptado una cruda y nueva visión de los piratas como enemigos de los designios imperiales, más que como aliados que pudieran ayudar a conseguirlos.* Durante gran parte del siglo XVII, los piratas habían sido contratados indirectamente por Países Bajos, Francia e Inglaterra con el

<sup>6</sup> Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford (NJ), Fairleigh Dickinson University Press, 1970, pp. 27, 287, tabla 3; *History of Pirates...*, p. 4 [ed. cast.: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, trad. por Francisco Torres Oliver, Madrid, Valdemar, 2005]; Davis, *English Shipping*, pp. 136-137, 154; James G. Lydon, *Pirates, Privateers, and Profits*, Upper Saddle River (NJ), Gregg Press, 1970, pp. 17-20; Hugh F. Rankin, *The Golden Age of Piracy*, Nueva York, Holt, Rinehart y Winston, 1969, p. 23; Nellis M. Crouse, *The French Struggle for the West Indies*, Nueva York, Columbia University Press, 1943, p. 310.

fin de hostigar a Portugal y sobre todo a España en el Nuevo Mundo, así como para que se hicieran con parte de su reluciente riqueza. Con sede de operaciones en las islas del Caribe, sobre todo en Jamaica, tromundos marinos saquearon puertos americanos españoles como el de Veracruz o el de Ciudad de Panamá, destrozando repetidamente las iglesias católicas y en muchos casos cargando de vuelta en sus barcos toda la plata que pudieran transportar. Sin embargo, en la década de 1680 la actitud de la clase dirigente había cambiado. Los peces gordos de Jamaica podían hacer más dinero, y hacerlo de forma más *previ-sible*, cultivando azúcar; por su parte, los integrantes del Parlamento inglés buscaban un sistema de comercio internacional más estable y fiable. Los piratas, que interfirieron en ambos proyectos, empezaron a ser ahorcados en cantidad significativa en la década de 1690. Según el historiador Max Savelle, en 1713 «tanto en Europa como en América, se consideraba que [el Tratado de Utrecht] sería una solución que establecería una paz duradera en América, en virtud del principio del equilibrio de poder colonial». Gran Bretaña en concreto lo esperaba porque sus comerciantes, en el territorio nacional y en las colonias (sobre todo en Jamaica), habían logrado el Asiento, un acuerdo con el gobierno español que les permitía oficialmente importar 4.800 esclavos al año y pasar de contrabando algunos más. Los «rendimientos del Asiento y del comercio esclavista privado» demostraron ser una forma más fiable para explotar la riqueza española. Ahora los piratas obstaculizaban directamente la senda de la estabilidad y los beneficios esperados.<sup>7</sup>

*El marinero sabía que independientemente de cuál fuera la actitud de los de arriba, el Atlántico era un lugar muy grande, que los imperios estaban desbordados y no les resultaba tan fácil vigilar los mares de los que dependían, y que estas circunstancias provocaban grietas.* Los poderes atlánticos, sobre todo España y cada vez más Francia e Inglaterra, poseían grandes masas de tierras lejanas, pero no podían controlar fácilmente las vías marítimas de las que dependía el comercio que iba y venía de ellas. Como escribió el académico jurídico neerlandés Cornelius van Bynkershoek en 1702: «El poder de la tierra termina exactamente

<sup>7</sup> Savelle, *Empires into Nations*, p. 122; *History of Pyrates...*, p. 34; Robert C. Ritchie, *Captain Kidd and the War against the Pirates*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1986, pp. 236-237; Colin A. Palmer, *Human Cargoes: The British Slave Trade to Spanish America, 1700-1739*, Urbana, University of Illinois Press, 1981.

donde termina el alcance de las armas». El mar, a su modo de ver, «podía considerarse dominado hasta donde llegara la trayectoria de un cañón», que era el planteamiento original del límite de las tres millas de soberanía nacional sobre las aguas costeras. Pero su conclusión más importante era: «El vasto océano no se puede poseer». Era un bien común, un lugar que usarían muchas personas, incluidas los marineros que se atrevían a hacerse piratas.<sup>8</sup>

*El marinero que abrazó la Jolly Roger después de 1716 venía de una potente experiencia de vida y de trabajo en un mundo de madera.* El lugar de trabajo del marinero, el barco que navega en alta mar, era en aquel entonces algo parecido a una fábrica, un lugar en el que las «manos» —de quienes no tenían nada y que por lo tanto vendían su esfuerzo a cambio de un salario— cooperaban para hacer que la máquina avanzara. Al navegar en estas embarcaciones de madera quebradiza, pequeñas ante la inmensidad de los océanos del globo, los marineros participaban en una experiencia de trabajo profundamente colectiva, que requería la cuidadosa cooperación sincronizada con otros trabajadores marítimos a fin de garantizar la supervivencia. Ante un capitán de barco con un poder disciplinario casi ilimitado y siempre dispuesto a utilizar el gato de nueve colas, ante una autoridad tan concentrada, el marinero desarrollaba una serie de resistencias, algunas de sus manifestaciones eran el abandono, la suspensión del trabajo, los motines y las huelgas. De hecho, el marinero *inventaría* la huelga durante un conflicto salarial en Londres en 1768, cuando junto a sus compañeros fueron de barco en barco arriando —bajando— las velas para hacer que los mercaderes les concedieran sus demandas. Al enfrentarse a peligros naturales y creados por el hombre, entre otros, a la crónica escasez de comida y bebida y a un sistema mortificante de jerarquía y privilegios, el marinero aprendió la importancia de la igualdad: la experiencia dolorosamente adquirida le había enseñado que una distribución justa de los riesgos mejoraría las posibilidades colectivas de sobrevivir. Separado de sus seres queridos y del resto de la sociedad durante largos periodos, el marinero desarrolló una cultura de trabajo característica con un lenguaje, canciones, rituales y sentido de la fraternidad propios. Sus valores centrales eran el

---

<sup>8</sup> Cornelius van Bynkershoek, *De Domino Maris Dissertatio*, ed. James Brown Scott, trad. al inglés por Roger Van Deman Magoffin, Ámsterdam, 1702 (reedición Londres, Oxford University Press, 1923), pp. 44, 77.

colectivismo, el antiautoritarismo y el igualitarismo, todos ellos se resumían en la frase que solían pronunciar los marineros rebeldes: «Todos y cada uno de ellos estaban dispuestos a apoyarse mutuamente». Todos estos rasgos culturales surgían de la experiencia de trabajo y todos ellos afectaban tanto a la decisión de hacerse pirata como a la forma en que se comportaban los piratas a partir de ese momento, como veremos en los próximos capítulos.<sup>9</sup>

\*\*\*

Si el marinero de 1716 contaba con una serie de experiencias que condicionaban su actitud ante la piratería, también era el caso de sus contrapartes de clase: el dueño del barco, el mercante y el gobernador de los imperios atlánticos. Como grupos dominantes, sus posturas se plasmaban en la legislación y contaban con la fuerza de la ley. Cuando la piratería estalló tras la guerra de Sucesión Española, la norma en vigor en el Atlántico inglés era la «Ley para la Supresión más efectiva de la Piratería» (11 y 12 Guillermo III, c. 7), redactada originalmente en 1698 y 1699 y declarada a perpetuidad en 1700, entendida como la respuesta al último estallido de piratería en tiempos de paz en la década de 1690. Esta ley incorporaba elementos de legislación anterior (28 Enrique VIII, c. 15, 1536) que a principios del siglo XVII sir Edward Coke había modernizado añadiendo las consecuencias de la pequeña traición e importando del derecho romano la frase *hostes humani generis* (enemigos de la humanidad) para describir a los piratas. En *Rex contra Dawson*, un juicio que implicó a miembros de la tripulación pirata de Henry Avery en 1696, el juez del almirantazgo sir Charles Hedges dictaminó con bastante grandilocuencia que los tribunales ingleses y los jueces ingleses como él tenían jurisdicción sobre cualquier persona —en cualquier lugar del mundo— que interfiriera con el comercio inglés. La ley de 1700 ampliaba la definición de pirata más allá de la persona que cometía un robo en el mar para abarcar también al amotinado que huía del barco y al marinero que interfería en la defensa de su embarcación cuando atacaban los piratas. Incorporaba además

<sup>9</sup> *Powell v. Hardwicke* (1738), Documentos del Tribunal Superior de Almirantazgo (HCA) 24/139, Oficina de Registro Público, Londres; Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea...*, capítulos 2 y 5.

pensiones para quienes resultaran heridos al defender su barco y que en caso de fallecimiento el dinero iría para la mujer y la descendencia del marinero. A los marinos mercantes que desertaran de sus barcos se les retiraría el salario, pues se entendía que estos eran los primeros en ser reclutados en los barcos piratas.<sup>10</sup>

La ley se renovó en 1715 y de nuevo en 1719, pero entre esas fechas, en 1717 y de nuevo en 1718, el rey ofreció indultos para intentar limpiar el mar de ladrones. Dado que las gracias especificaban que solo se perdonarían los crímenes cometidos en ciertos momentos y en regiones concretas, muchos piratas vieron un enorme margen para maniobras oficiales y rechazaron la rendición. Otros aceptaron la amnistía y a continuación se limitaron a retomar la piratería, como explicaba el gobernador de Carolina del Sur, Robert Johnson, al Consejo de Comercio y Plantaciones en 1718: «No percibo que la misericordiosa proclamación de indultos de Su Majestad tenga ningún efecto positivo en ellos, algunos pocos se rinden para que les den un certificado por ello y luego muchos regresan a sus andanzas de nuevo». El gobernador de Antigua, Walter Hamilton, estaba de acuerdo, dirigiéndose al mismo organismo, declaró: «Sus señorías podrán percibir ahora con claridad qué poco efecto tienen las Leyes de Gracia y Misericordia en estos parásitos», muchos de los cuales, parece ser, tomaron el indulto, volvieron a saquear y lo volvieron a tomar. En cualquier caso, para la mayoría de hombres, aceptar y cumplir las normas del indulto habría supuesto regresar a las desalentadoras condiciones de las que habían escapado.<sup>11</sup>

Ante ese fallo táctico, los gobernantes imperiales ingleses endurecieron la ley de piratería en 1721 (8 Jorge I, c. 24, 1721), prometiendo la muerte

<sup>10</sup> Alfred P. Rubin, *The Law of Piracy*, Newport (RI), Naval War College Press, 1988, pp. 37, 44, 46, 77, 83, 92; sir Thomas Parker, *The Laws of Shipping and Insurance, with a Digest of Adjudged Cases*, Londres, 1775, reeditado en *British Maritime Cases*, Abingdon (Oxfordshire), Professional Books, 1978, pp. 41, 43.

<sup>11</sup> Gobernador Robert Johnson al Consejo de Comercio y Plantaciones, 18 de junio de 1720, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandy Banton, Londres, Routledge, publicado en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 251, vol. 32 (1720-1721), p. 166 (en lo sucesivo *CSPC*); Walter Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de octubre de 1720, *CSPC*, ítem 556, vol. 30 (1717-1718), p. 266; «A Scheme for Stationing Men of War in the West Indies for better Securing the Trade there from Pirates», 1723, CO 323/8; *Boston News-Letter*, 7-14 de julio de 1726.

de cualquiera que cooperara con piratas, y la pérdida de salario y seis meses de prisión a quienes no defendieran su barco. Para consternación de comerciantes y oficiales reales, también se decretó que los buques de la Marina no se destinarían al comercio, sino a perseguir y a combatir a los piratas, medida que había despertado una considerable reticencia. A los marinos heridos en combate contra los piratas «se les proveerá como si prestaran servicio a la Corona», explicaba el *Boston News-Letter*. El Parlamento tampoco dejó ninguna duda del alcance transoceánico de la nueva ley de 1721: «Abarcará todos los Dominios de Su Majestad en *Asia, África y América*». Según Alfred P. Rubin, el académico más destacado del derecho internacional de piratería, el impulso fundamental detrás de estas leyes era proteger «la propiedad privada más allá de las fronteras nacionales».<sup>12</sup>

\*\*\*

Desde la Antigüedad en adelante, para surgir y prosperar, la piratería siempre ha dependido de una serie de circunstancias materiales concretas. El requisito fundamental a lo largo de los años ha sido la existencia del comercio, por el que se transportan valiosas mercancías por el mar a través de regiones remotas, mal defendidas y pobladas por personas pobres. Estas personas pobres por su parte debían tener acceso a embarcaciones marítimas que solían ser más pequeñas, más ligeras, más rápidas y más manejables que los pesados navíos que perseguían e intentaban capturar. Los piratas debían tener la destreza de dirigir sus barcos excepcionalmente bien, enfatizando el viejo proverbio de que «los mejores entre todos los marineros eran los piratas». Tenían un conocimiento local experto de los vientos y las aguas, los bajos fondos y las líneas de costa, las vías marítimas y los patrones de navegación. Sabían dónde acechar y esconderse junto a las rutas principales de comercio y las comunidades populares los apoyaban. También contaban con peristas y mercados en los que podían vender o intercambiar los bienes que capturaban.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> «An Act for the more Effectual Suppressing of Piracy» (1721), en *Laws of Shipping and Insurance*, Parker, pp. 94-95, 97, 99; *Boston NewsLetter*, 17 de octubre de 1722; Rubin, *Law of Piracy...*, p. 31.

<sup>13</sup> Henry A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, University of Liverpool Press, 1924 (reedición Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1997), pp. 14, 15, 22, 30, 35, 250; Philip Gosse, *The History of Piracy*, Nueva York, Tudor, 1932, p. 103.

Todas estas circunstancias se dieron en las décadas de 1710 y 1720. El comercio, como hemos visto, era un motor dinámico del desarrollo económico global, una fuente de riqueza reluciente y, aun así, las naciones imperiales de entonces no tenían la capacidad militar para proteger su soberanía por todos los mares y océanos del mundo. El capitán Charles Johnson destacaba el «gran Comercio» de España, Francia, Países Bajos e Inglaterra en y alrededor de las Indias Occidentales, donde se podían obtener grandes sumas de dinero, provisiones, ropa y pertrechos para los barcos. La gente pobre, sobre todo los marineros mejor cualificados, desempleados y desesperados se abarrotaban en casi todos los puertos de la ciudad. Ya fuera mediante robo o motín, no les resultaba difícil hacerse con la que quizás fuera la pieza de tecnología más sofisticada y económicamente valiosa de la época, el velero de alta mar, embarcaciones especialmente pequeñas, rápidas y bien armadas como las balandras. Las Indias Occidentales fueron el escenario clásico, así como la «Seguridad natural» para esas gentes y esos barcos. Sus pequeñas calas, lagunas y aguas poco profundas hacían difícil que embarcaciones más grandes como las fragatas persiguieran a los bandidos por el mar. El almirante Edward Vernon se dio cuenta en una ocasión de que enviar a un gran navío de la Armada tras un barco pirata era como mandar a «una Vaca tras una Liebre». La única manera de que la criatura grande y lenta pueda atraparla sería por accidente. Estas pequeñas islas también contaban con abundantes provisiones: agua y comida, tortugas, aves marinas, moluscos y pescado. Y también había, al menos en la etapa inicial del periodo en cuestión, gente siempre dispuesta a apoyar a los piratas, así como mercaderes dispuestos a vender y comprar su botín. Los piratas «encontraban continuamente Favores y Ánimos», incluso en Jamaica después de que los plantadores de azúcar hubieran consolidado un poder implacable. La coexistencia de estas circunstancias es el motivo fundamental por el que la explosión de la piratería no solo era probable, sino predecible tras la guerra de Sucesión Española.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Edward Vernon a Josiah Burchett, 7 de noviembre de 1720, en Edward Vernon Letter-Book, January-December 1720, Add. MS 40812, British Library, Londres; *History of Pyrates...*, pp. 33-34. Para un relato excelente sobre cómo mejoró con el tiempo la campaña naval de la Marina contra los piratas, gracias a una mejor tripulación, el cuidado de la salud de los marineros, la carena, la inteligencia, el conocimiento, los cruceros y las combinaciones de navíos, véase Peter Earle, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen, 2003, pp. 184-188.

\*\*\*

Estimaciones contemporáneas sobre la población pirata durante el periodo que nos ocupa sitúan la cifra entre 1.000 y 2.000 en todo momento. En 1717 el mercader de Filadelfia James Logan estimó que había 1.500 piratas activos, 800 en Nueva Providencia, su punto de encuentro en las Bahamas. Tres analistas diferentes, de las Bahamas, Carolina del Sur y las Bermudas sitúan la cifra en los 2.000 o cerca de ella, entre 1718 y 1720. El *American Weekly Mercury* (publicado en Filadelfia) afirmaba que 32 barcos pirata, que llevarían 2.400 hombres a bordo, merodeaban por el Caribe a finales de 1720. En la única estimación que tenemos desde el otro lado de la ley, la de una banda de piratas en 1716, «30 Compañías de ellos», de nuevo cerca de 2.400 piratas, surcaban los océanos del mundo.<sup>15</sup>

Estas cifras parecen bastante precisas en general.<sup>16</sup> A partir de los registros que describen la actividad de los barcos pirata y de los informes de proyección del tamaño de las tripulaciones, parece que entre 1.500 y 2.000 piratas surcaban los mares entre 1716 y 1718; entre unos 1.800 y 2.400 entre 1719 y 1722; y 1.000 en 1723, que se redujeron rápidamente a 500 en 1724 para pasar a ser menos de 200 en 1725 y 1726. En total, unos 4.000 marcharon, como se decía, «a la aventura pirata». El principal enemigo militar de los piratas, la Marina Real británica, contaba con una media de 13.000 manos en cualquier año entre 1716 y 1726. Los piratas navegaban en naves bien armadas y representaban una fuerza militar formidable, sobre todo durante los años 1718-1722, cuando se encontraban en su máximo apogeo.<sup>17</sup>

<sup>15</sup> James Logan, se cita en Shirley Carter Hughson, *The Carolina Pirates and Colonial Commerce, 1670-1740*, Johns Hopkins University Studies in Historical and Political Science, núm. 12, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1894, p. 59; Sr. Gale al Coronel Thomas Pitt, Jr., 29 de enero de 1719, CO 23/1, f. 47; *American Weekly Mercury*, 12 de diciembre de 1720.

<sup>16</sup> Otras estimaciones incluyen las del gobernador de las islas Bermudas (1717) «al menos 1000», en HCA 1/54, f. 113; Woodes Rogers (1718), «casi mil», en *History of Pyrates...*, p. 615; capitán Charles Johnson (1720) 1500 en *History of Pyrates...*, p. 132; y [Anónimo] (1721) 1500, en *The Political State of Great Britain*, Londres, Abel Boyer, 1711-1740, vol 21, p. 659.

<sup>17</sup> Gobernador John Hope al Consejo de Comercio y Plantaciones, 21 de agosto de 1724, CO 37/11, f. 145; Representación de varios mercaderes que comercian con Virginia en la Junta de Comercio, 15 de abril de 1717, CO 5/1318. Para una estimación del número de hombres en la Marina Real, véase Lloyd, *British Seaman...*, p. 287.





FIGURA 2: El Caribe.

Como todos los piratas anteriores, estos ladrones del mar perseguían un comercio lucrativo y buscaban escenarios para el pillaje en lugares alejados de los espacios del poder imperial, optando sobre todo por el mar Caribe y el océano Índico. En 1716, las islas Bahamas, sin defensa y sin gobierno de la Corona, comenzaron a atraer a cientos de piratas. El gobernador Alexander Spotswood apuntaba que los piratas utilizaban las Bahamas como «Punto de Encuentro General y parecían considerarla suyas». Dado que no existía gobierno en las Bahamas, allí todos los hombres «hacían lo que consideraban justo según su propio juicio», tal y como declaraba un angustiado espectador. Estos piratas se hacían llamar la Flying Gang [la banda voladora]. En 1718 un torrente de quejas llevó a Jorge I a encargarle a Woodes Rogers que dirigiera una expedición para recuperar el control sobre las islas. Los esfuerzos de Rogers tuvieron bastante éxito y los piratas huyeron en todas direcciones, algunos navegaron hacia el norte, hasta las calas despobladas de las Carolinas, otros dirigieron sus brújulas hacia el sur o el oeste hasta islas caribeñas más pequeñas y otros tantos pusieron rumbo al este cruzando el Atlántico hasta África.<sup>18</sup>

Ya en 1691 los piratas habían empezado a instalarse en Madagascar, desde hacía largo tiempo su presencia causaba «un Gran malestar y Miedo en las Muchas Naciones que hacían negocios con las Indias». Se

<sup>18</sup> Alexander Spotswood al Consejo de Comercio y Plantaciones, 31 de mayo de 1717, CO 5/1364, f. 483; Gobernador Pullein al Consejo de Comercio y Plantaciones, 22 de abril de 1714, CO 37/10, f. 13; Declaración de John Vickers (1716), CO 5/1317.

entremezclaron con la población indígena, lo que dio lugar a una «Raza Mulata oscura», que con el tiempo se convirtió en una nueva etnicidad. En 1718 Madagascar servía como asentamiento pirata, un depósito para botines y, para los poderes marítimos de Europa, el modelo pesadillesco de un lugar que no podían controlar. Los piratas jugaban con estos miedos de los gobernantes atlánticos amenazando con convertir las Bahamas en «una segunda Madagascar» o de tomar las Bermudas y «convertirlas en Madagascar». En la desembocadura del río Sierra Leona, en la costa occidental africana, los piratas paraban para «joder y beber», así como para descargar bienes. Algunas autoridades temían que los piratas pudieran «organizar [entre estas regiones distantes] una suerte de mancomunidad» —y realmente acertaban con la denominación— ya que, «ningún Poder en aquellas Partes del Mundo había podido disputárselo». <sup>19</sup> Sin embargo, el teatro de operaciones de los piratas cambiaba según la temporada, la previsión de navegación, la disponibilidad de presas marítimas y los designios de la vigilancia naval. Pero en general, como apuntaba un pirata, estos trotamundos estaban «dispersos en distintas partes del Mundo». Los ladrones marinos buscaban, y solían encontrar, bases de operaciones cercanas a las rutas comerciales más importantes que estuvieran lo más alejadas posible de los poderes del Estado. <sup>20</sup>

<sup>19</sup> Cotton Mather, *Instructions to the Living, From the Condition of the Dead: A Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One Hundred Pirates*, Boston, 1717, p. 4; reunión del 1 de abril de 1717, en *Journal of the Commissioners for Trade and Plantations*, H. C. Maxwell Lyte, Londres, 1924, vol. 3, p. 359; *New-England Courant*, 19 de marzo de 1722; Declaración de Vickers, CO 5/1317; Benjamin Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, 31 de mayo de 1718, CO 37/10, f. 31 y 25 de abril de 1721, CO 37/10, f. 142; *History of Pynates...*, p. 7; Kevin Rushby, *Hunting Pirate Heaven: In Search of the Lost Pirate Utopias of the Indian Ocean*, Londres, Constable, 2001 [ed. cast.: *Tras el cielo pirata. En busca de los antiguos enclaves piratas del Índico*, trad. por Eva Acosta, Barcelona, Océano, 2006].

<sup>20</sup> *History of Pynates...*, pp. 31-34, 131; Leo Francis Stock, *Proceedings and Debates of the British Parliaments Respecting North America*, Washington DC, Carnegie Institution, 1930, vol. 3, p. 399; Declaración de Adam Baldrige, en *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, John Franklin Jameson, Nueva York, Macmillan, 1923, pp. 180-187; R. A. Brock, *The Official Letters of Alexander Spotswood*, Virginia Historical Society, *Collections*, n.s., 2 [Richmond, 1882], vol. 2, pp. 168, 351; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1734 (reedición Londres, Frank Cass, 1971), p. 197; Abbe Rochon, «A Voyage to Madagascar and the East Indies», en John Pinkerton, *A General Collection of the Best and Most Interesting Voyages and Travels*, Londres, 1814, vol. 16, pp. 767-771; William Smith, *A New Voyage to Guinea*, Londres, 1744, pp. 12, 42.

\*\*\*

¿Causaron los piratas una crisis en el comercio? El capitán Charles Johnson creía que los piratas resultaban profundamente «destructivos para la Navegación del Mundo Mercante» y por supuesto mercaderes y oficiales reales, tanto en las colonias como en las metrópolis, estaban ampliamente de acuerdo, aunque sus comentarios deben entenderse como los de hombres con intereses personales que intentaban hacer que el gobierno protegiera sus propias empresas económicas. El gobernador Spotswood de Virginia fue uno de los primeros en dar la voz de alarma, advertencia que se repetiría una y otra vez durante los diez años siguientes; los piratas pululaban por todas partes, advirtió en julio de 1716 y «todo el Comercio del Continente podría estar en peligro si no se toman medidas oportunas para dominar este mal creciente». Los indultos reales no funcionaron y la comunidad pirata siguió expandiéndose. En abril de 1717, mercaderes de Virginia escribían: «Nuestra Costa está ahora infestada de Piratas. Sabe Dios qué perjuicios causarán al Comercio. Los barcos entran y salen a diario». Efectivamente Sam Bellamy y los piratas del Whydah [Ouidah, Benín] habían anulado el comercio de la bahía de Chesapeake; los miedos de los transportistas se multiplicaban y los capitanes, nerviosos, ahora temían que cada vela en el horizonte fuese pirata.<sup>21</sup>

Otras regiones se vieron afectadas por los flujos y reflujos de las expediciones piratas y las patrullas del reducido número de buques de guerra de la Marina con base en las Américas. Cuando Barbanegra y su tripulación bloquearon Charleston en abril de 1717 en busca de medicinas con las que curar sus enfermedades y sus heridas, alguien escribía desde Carolina del Sur: «El Comercio de este Lugar se ha visto totalmente interrumpido» y toda la provincia sufre «un gran Terror». A finales de 1721 Bartholomew Roberts y su comitiva paralizaron el comercio en las Indias Occidentales. Poco después, en julio de 1722, Filadelfia sintió el golpe cuando su mercado al completo se detuvo durante una semana. Los lamentos de comerciantes y oficiales seguían abriéndose paso por todo el Atlántico hasta la sede del imperio en Londres: «Si no se toman medidas efectivas todo el comercio de América pronto estará arruinado». Si los

---

<sup>21</sup> *History of Pyrates...*, p. 3; Brock, *Letters of Spotswood*, vol. 2, pp. 168, 249.

expolios siguen descontrolados «todas las *Plantaciones Inglesas en América* quedarán completamente arruinadas en muy poco tiempo». El gobernador Hamilton de Antigua expresaba la angustia de los plantadores de las pequeñas islas de las Indias Occidentales. «¿Qué es lo que tenemos [se preguntaba] que no esté a merced de estos villanos?». El problema era tan grave que obligó a cooperar a imperios rivales, en 1721 los gobernadores británico y francés de las Antillas Menores acordaron una protección militar común contra los piratas. Un observador imperial denunciaba que la piratería no solo estaba perjudicando al comercio transatlántico intercolonial, sino también a la industria en Inglaterra. Los mercados americano y africano, que transportaban manufacturas en sus travesías, parecían especialmente afectados.<sup>22</sup>

Una de las principales denuncias de la crisis vino planteada por el capitán Johnson, quien afirmaba que entre 1716 y 1726 los piratas habían capturado más embarcaciones y causado mayores males al comercio que las campañas de la Marina y corsarias que España y Francia llevaron a cabo durante la guerra de Sucesión Española. Esta es una afirmación extraordinaria. ¿Podían ser más poderosos unos pocos miles de forajidos rabiosos que la combinación de las fuerzas de la Marina y corsarias de dos de las mayores naciones del mundo? El historiador Ralph Davis ha estimado que Inglaterra perdió cerca de 2.000 naves durante la guerra, pero añade que con sus propias misiones de expolio marítimo capturaron aproximadamente un número de embarcaciones equivalente, si no mayor. Con esta ecuación, no cabe duda de que Johnson estaba en lo cierto. Analicemos la cuestión más de cerca.<sup>23</sup>

El impacto de la piratería en el comercio se puede estimar de dos formas complementarias. En primer lugar, a partir de comentarios

---

<sup>22</sup> *History of Pyrates...*, pp. 74, 264; Stanley Richards, *Black Bart*, Llandybie (Gales), Christopher Davies, 1966, p. 59; *New-England Courant*, 26 de julio de 1722; Gobernador Woodes Rogers al Consejo de Comercio y Plantaciones, 31 de octubre de 1718, *CSPC*, ítem 737, vol. 30 (1717-1718), pp. 372-381; *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719, p. 8; Gobernador Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de octubre de 1720, *CSPC*, ítem 251, vol. 32 (1720-1721), pp. 165-70; CO 152/14, ff. 43-45. Véase «Proposals sent by M. de Pas de Feuquières (No. vii) for an Agreement made between the Governor of the French Leeward Islands and Governor Hamilton concerning forces to be sent by the two Nations against the pirates cruising off their coasts etc.», *CSPC*, ítem 501 ix, x, vol. 32 (1720-1721), p. 320.

<sup>23</sup> *History of Pyrates...*, p. 26; Davis, *English Shipping Industry...*, p. 317.

contemporáneos (algunos de los cuales aportados por los propios piratas) podemos sugerir aproximadamente cuántos buques mercantes capturaron y saquearon los piratas. La tripulación de Bartholomew Roberts capturó más de 400 naves entre 1719 y 1722. Edward Low y su banda tomaron cerca de 140 embarcaciones, Barbanegra puede que menos. Sam Bellamy y sus secuaces se hicieron con más de 50 antes de naufragar trágicamente en una tormenta. Otros nombres que capturaron cifras importantes fueron Edward England y Charles Vane (al menos 50 cada uno), Charles Harris (45), Francis Spriggs (40), James Phillips (34), George Lowther (33) y Richard Holland (25). Si calculamos que los cerca de 70 capitanes piratas restantes capturaron una media de 20 embarcaciones cada uno (la media aproximada tras restar las cifras más elevadas, para hacer una estimación prudente) podríamos obtener un total de más de 2.400 naves capturadas y saqueadas.<sup>24</sup>

La mayoría de estas capturas no suponían pérdidas totales y de hecho algunas de ellas resultaban en la pérdida de poca o ninguna mercancía. En una carta de 1719 a su empleador y dueño del barco, el capitán William Snelgrave aportaba una lista de barcos capturados recientemente por los piratas en los alrededores del río Sierra Leona al oeste de África, algunos de ellos con la nota «Saqueado pero poco». Si la embarcación era pequeña o si el capitán demostraba tener «buen carácter», los piratas solían devolver la presa a la tripulación tras alguna incautación modesta. En algunos casos todo lo que querían era comida y bebida y en otros la mercancía no les servía de nada, entre otras cosas porque habían perdido casi todas sus conexiones con mercaderes que, en épocas anteriores, podrían haberles ayudado a traficar con los bienes. En la mayoría de los casos, los grandes cargamentos de azúcar, tabaco o esclavos estaban fuera de cuestión para los piratas, simplemente no tenían forma de venderlos y por lo tanto les resultaban inútiles.<sup>25</sup>

Pero si estas circunstancias reducen en cierto sentido la relevancia del número total de presas con las que se hicieron los piratas, hay otras

---

<sup>24</sup> George Francis Dow y John Henry Edmonds, *The Pirates of the New England Coast, 1630-1730*, Salem (MA), Marine Research Society, 1923, p. 339; «Account of Jabez Biglow» (1719), Documentos de Humphrey Morice del Banco de Inglaterra, *Slave Trade Journals and Papers*, Marlboro (Wiltshire, Inglaterra), Adam Mathew Publications, 1998, microfilm; Earle, *Pirate Wars...*, p. 179.

<sup>25</sup> William Snelgrave a Humphrey Morice, 30 de abril de 1719, Morice Papers.

dos que, en sentido opuesto, la aumentan. En primer lugar, se hicieron muy pocas capturas compensatorias, ni por parte británica ni de nadie, que equilibraran estas pérdidas, ya que se tomaron muy pocos barcos piratas y menos aún que todavía cargaran algún tesoro. De mayor relevancia quizás es que una parte importante de las embarcaciones que los piratas tomaban como presas marítimas quedaban completamente destruidas, de lo cual hemos dado cierta muestra anteriormente. A diferencia de las Armadas y los corsarios, los piratas solían hundir o quemar sus presas marítimas, lo que aumentaba las pérdidas a corto y largo plazo para el transporte y el comercio y provocaba numerosas quejas entre los oficiales reales. El general Peter Heywood, comandante en jefe de Jamaica, escribía en una carta de 1716 dirigida al Consejo de Comercio y Plantaciones que los piratas estaban tomando la mitad de los buques que iban y venían de los asentamientos caribeños ingleses, franceses y españoles, «y muy a menudo quemaban sus naves y otras [veces] las inutilizaban dejando lo justo para derribarlas». Pareciera que el capitán Johnson sabía de lo que hablaba y puede que efectivamente hubiera subestimado el daño que los filibusteros hicieron al comercio. Puede que los historiadores no se dieran cuenta —como sí hicieron comerciantes y oficiales de principios del siglo XVIII—, pero los piratas crearon algo que se parecía bastante a una crisis comercial, lo que ayuda a explicar el hecho muy representativo de que en la navegación inglesa hubiera un crecimiento cero entre 1715 y 1728, un periodo de prolongado estancamiento entre dos etapas de gran expansión.<sup>26</sup>

La segunda forma de explorar el impacto de la piratería en el comercio es a través de una muestra considerable (si bien ni arbitraria ni exhaustiva) de 545 naves que fueron abordadas por los piratas entre 1716 y 1726. Los años cumbre de las capturas fueron, como parecen sugerir fuentes de mercaderes y oficiales anteriormente indicadas, 1717, 1718, 1720 y 1722. La muestra también sugiere una expansión dramática de las capturas en 1717 y un declive bastante rápido después de 1724, un patrón que coincide con las pruebas presentadas en otros capítulos sobre el auge temporal y la caída de la piratería a finales de la edad de

<sup>26</sup> Capitán Mathew Musson al Consejo de Comercio y Plantaciones, 5 de julio de 1717, *CSPC*, ítem 635, vol. 29 (1716-1717), p. 338; General Peter Heywood, comandante en jefe de Jamaica, al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de diciembre de 1716, *CSPC*, ítem 411, vol. 29 (1716-1717), p. 212; Davis, *English Shipping Industry...*, p. 31.

oro. Puede que también resulte de relativa importancia que los años en los que se ahorcó a un mayor número de piratas fueran 1718 (110) y 1722 (148). Los piratas alteraron algunas de las zonas más lucrativas del comercio internacional, sobre todo las Indias Occidentales, América del Norte y África occidental, donde tomaron casi la integridad de sus presas marítimas (95 %). De la muestra, se sabe que aproximadamente el 11 % de las embarcaciones capturadas se vieron gravemente dañadas o fueron destruidas. Si lo aplicamos a la proyección mayor de las 2.400 naves capturadas, esto sugiere que los piratas arruinaron más de 250 barcos. La conclusión ha de ser que mercaderes y oficiales sabían de lo que hablaban cuando se quejaban de la «plaga» de piratas y del tremendo perjuicio que causaban al comercio.<sup>27</sup>

\*\*\*

Para completar el resumen y para ofrecer un mapa temporal con el que orientar la lectura de los siguientes capítulos, apunto que la piratería pasó por tres etapas diferentes entre 1716 y 1726. La primera, como he señalado, comenzó poco después de que el Tratado de Utrecht terminara con la guerra de Sucesión Española en 1713 y se convirtió en una cuestión de relevancia internacional en 1716. Muchos de los primeros piratas habían sido corsarios que hacían presa sobre buques mercantes españoles y franceses y cuyas circunstancias externas —y por tanto su definición legal— cambiaron con el final de la guerra. Los piratas con capitanes como Benjamin Hornigold, John Jennings y Philip Cockram siguieron atacando a sus enemigos tradicionales. Incluso anunciaron al capitán de uno de los barcos capturados que «no se entrometían con ingleses ni neerlandeses, pero que nunca aceptarían los Acuerdos de Paz con franceses y españoles». Como veremos en el próximo capítulo, se inspiraron tímidamente en las tradiciones de los bucaneros y se

---

<sup>27</sup> He reunido una muestra de buques capturados a lo largo de los años, a través de la lectura de periódicos, de la correspondencia mercantil y oficial, y de los muchos otros tipos de documentos citados en estas notas al pie. También he recopilado la información disponible: el nombre del barco, así como su capitán, el propietario, el cargamento, el valor, el puerto de origen, el lugar de captura y la tripulación pirata que lo apresó. La muestra, basada en gran medida en fuentes en lengua inglesa, no representa en su integridad el daño causado a la navegación francesa, española, holandesa o portuguesa.

establecieron como comunidad en las islas Bahamas. Desarrollaron casi toda su actividad pirata en las Indias Occidentales, pero en conjunto capturaron solo cerca de un 8 % de las presas marítimas conseguidas en el lapso de esos diez años.<sup>28</sup>

No tardó en surgir una división entre estos piratas, que dio paso a la segunda —y más dramática— etapa de la historia de la piratería a principios del siglo XVIII. Este periodo comenzó en 1717 cuando una tripulación de piratas de diversas etnias, pero fundamentalmente inglesa, derrocó a Hornigold como comandante porque «se negó a tomar y saquear buques ingleses», que después de todo eran los más numerosos y normalmente los más ricos que se podían encontrar en el Caribe y el vecino Atlántico. Esta etapa, que duró hasta 1722, fue el periodo central de la edad de oro, el momento en el que se capturaron más del 70 % de todas las presas marítimas y, de hecho, produjo las imágenes de los piratas que más han perdurado. Fue el apogeo de Barbanegra y Bartholomew Roberts, el «gran pirata» cuyo éxito en el mar eclipsó a todos los demás. Otro avance crítico en esta etapa fue el restablecimiento en 1718 de la autoridad real en las islas Bahamas por parte de Woodes Rogers, lo que acabó con el punto de encuentro pirata. En la consecuente dispersión, los piratas expandieron ampliamente su teatro de operaciones, trasladándose a la costa de América del Norte, a través del Atlántico hasta África occidental, rodeando el cabo de Buena Esperanza hasta Madagascar y el océano Índico, como habían hecho sus antepasados en la década de 1690. Los años entre 1718 y 1722 representaron el momento en que marineros del más bajo rango tomaron el control de la empresa pirata y la utilizaron para sus propios objetivos, independientemente de los proyectos económicos de las clases dominantes de aquel entonces. En 1720 el objetivo principal ya no era hacerse con el botín. Era, más bien, perpetuar una «vida en libertad».<sup>29</sup>

La tercera etapa comenzó aproximadamente en 1722, con la derrota naval de Roberts y sus dos grandes barcos de 300 hombres en las costas de África occidental, y duró hasta 1726, cuando la piratería atlántica efectivamente terminó. En esta fase la lucha se volvió sanguinaria.

<sup>28</sup> *Boston News-Letter*, 21 de mayo de 1716; Alexander Spotswood al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de julio de 1716, CO 5/1364; Earle, *Pirate Wars...*, p. 166.

<sup>29</sup> Análisis de John Brown (1717), en *Privateering and Piracy*, Jameson, p. 294.



Cientos de piratas fueron asesinados en operaciones militares o en la horca, mientras mercaderes y oficiales del gobierno se proponían acabar con los robos en el mar y el modo de vida alternativo que representaban. Esos piratas que permanecieron en el mar se volvieron, por su parte, más desesperados y más violentos, mataron a un mayor número de sus prisioneros, ya que sabían que se enfrentaban a una muerte casi segura por sus actos. Los años 1722-1726 enmarcan un periodo en el que los piratas no luchaban por el botín, sino por su mera supervivencia. Su determinación no estaba lejos de la de los gobiernos nacionales, liderados por Gran Bretaña. El resultado fue un baño de sangre.<sup>30</sup>

\*\*\*

Un marinero que sopesara pasarse a la piratería en 1716 sabía que el mundo estaba dividido en grandes imperios geopolíticos, que la riqueza corría por las venas comerciales del Atlántico, que los barcos en alta mar eran sus portadores y que la marinería era la clave de todo ello. Sabía que eran tiempos duros y que los imperios desbordados dejaban un resquicio a quienes estaban dispuestos a arriesgar el pellejo haciéndose piratas. Sin embargo, no sabía que los diez años siguientes serían la «edad de oro» de la piratería. No sabía que miles de personas partirían «a la aventura pirata». No sabía que quienes lo hicieran capturarían cientos, e incluso miles, de barcos, destruirían muchos de ellos y alterarían el sistema comercial atlántico. Por último, no sabía cómo morirían muchos durante una ola sin precedentes de violenta represión. Exploraremos más de cerca a las personas que, por ignorancia, desesperación o esperanza eligieron este destino.

---

<sup>30</sup> Earle, *Pirate Wars...*, p. 204.

### Capítulo 3

## ¿Quién se viene a «piratear»?

Walter Kennedy nació en Pelican Stairs, Wapping, en la ciudad marinera de Londres en 1695, el año en el que Henry Avery, «el Robin Hood de los mares» lideró un motín, se hizo pirata y capturó el tesoro de un barco en el océano Índico. La familia de Kennedy, como su comunidad, vivía junto al mar. Su padre era herrero y «le dio a su hijo Walter la mejor educación que pudo». Eran tiempos duros y duro era también el joven Kennedy: pobre y analfabeto, se decía que tenía «un temperamento demasiado ambicioso» y solía andar al otro lado de la ley. Se decía que en su infancia «lo criaron para Carterista» y que después se convirtió en ladrón. Mientras tanto trabajaba de aprendiz con su padre, pero aquello tuvo un abrupto final cuando este falleció. Kennedy no tardó en entregar los efectos de su padre a su madre y a sus hermanos y, «siguiendo sus inquietudes errantes, se hizo a la mar». Trabajó una larga temporada en una fragata durante la guerra de Sucesión Española. Allí escuchó las historias que se contaban en la cubierta inferior, «los exploits de los piratas, tanto en las Indias occidentales como en las orientales, las islas que poseían, donde se establecían y en las que ejercían poder soberano». Kennedy «se mostraba especialmente atento cuando se contaban historias como esas y aprovechaba cada oportunidad para molestar a sus compañeros con esas historias». Descubrió las aventuras de Morgan, Avery y otros «depredadores marítimos», memorizando sus «expediciones más importantes». Estas historias «tuvieron [un] efecto maravilloso en la disposición de Walter», crearon en él «una secreta

ambición por convertirse en una figura como aquellas». Estas historias marcaron el curso de su vida.<sup>1</sup>

Kennedy formó parte de la fuerza de la Marina enviada con Woodes Rogers a una expedición a las Bahamas, para «recuperar la isla reduciendo a los piratas, que entonces la tenían en su poder» y se habían «fortificado en varios puntos». Parece ser que el objetivo personal de Kennedy no era ayudar a reducir a los piratas, sino más bien *encontrarlos y unirse a ellos*. Cuando llegó a Nueva Providencia, se embarcó como marino mercante con varios «piratas reformados» en la balandra Buck [Ciervo], en la que él y otros cinco (entre ellos Howell Davis y Thomas Anstis, ambos destinados a convertirse en capitanes piratas) «conspiraron para Piratear con la Embarcación». Este núcleo de conspiradores evolucionaría hasta convertirse en la banda de piratas más exitosa de toda la edad dorada.<sup>2</sup>

Kennedy cosecharía una reputación entre los piratas como «un Tipo audaz y atrevido, pero muy malvado y derrochador». Junto con el capitán electo Howell Davis participó en varios ataques arriesgados contra las factorías de la trata esclavista en África occidental. La tripulación asaltó primero a los portugueses en Saint Jago, luego emprendieron una acción mayor y más audaz contra el Castillo de Gambia, donde capturaron «cerca de dos mil Libras Esterlinas en Lingotes de Oro» y terminaron «desmontando los Cañones y demoliendo las Fortificaciones»

---

<sup>1</sup> Esta pequeña biografía se ha confeccionado a partir de cuatro fuentes diferentes: el relato de la vida de Kennedy publicado después de su muerte, que se reeditó en Arthur L. Hayward, *Lives of the Most Remarkable Criminals*, Londres, p. 173 (reedición Nueva York, Dodd, Mead, 1927); Captain Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reedición Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1972), en lo sucesivo citado como *History of Pyrates* [ed. cast.: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, trad. por Francisco Torres Oliver, Madrid, Valdemar, 2005]; el relato de William Snelgrave de sus encuentros con Kennedy durante su captura por parte de los piratas en abril de 1719 en su *New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade* (Londres, 1734); así como los registros jurídicos recopilados en el procesamiento de Kennedy y de otros piratas por parte del Tribunal Superior de Almirantazgo. Para otros puntos de este párrafo, véase Hayward, *Remarkable Criminals...*, pp. 34-36; e *History of Pyrates...*, p. 208; análisis de Walter Cannady, Documentos del Tribunal Superior de Almirantazgo (HCA) 1/54, ff. 121-22, Oficina de Registro Público, Londres; Joel H. Baer, «'Captain John Avery' and the Anatomy of a Mutiny», *Eighteenth-Century Life*, núm. 18, 1994, pp. 1-26.

<sup>2</sup> *History of Pyrates...*, p. 288; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 36.

del castillo. El siguiente objetivo fue el fuerte de Sierra Leona, que fue igualmente tomado y saqueado. Cuando en consecuencia Davis fue asesinado a manos de soldados portugueses en otra fortaleza de trata esclavista en las islas Príncipe, Kennedy dirigió a un grupo de 30 piratas en una misión para vengar a su camarada abatido. Condujo a la compañía por una empinada colina, «directamente bajo el fuego de los Cañones de su Barco» hasta la factoría esclavista, donde nada más verlos los guardas portugueses abandonaron sus puestos y escaparon. Kennedy y su banda «entraron sin encontrar Resistencia, prendieron Fuego al Fuerte y arrojaron todos los Cañones Colina abajo hasta el Mar, después de lo cual, se retiraron tranquilamente a su Barco». <sup>3</sup>

Kennedy era un hombre lleno de rabia, o eso parecía en sus encuentros con dos capitanes de barco frente a la costa africana en 1719. Decidió tomar como botín la peluca del capitán capturado, William Snelgrave, que a su vez intentó impedirse y por su resistencia recibió una severa y furiosa reprimenda: «Te hago esta Advertencia, nunca cuestiones la Voluntad de un Pirata: Ya que, supongamos que te hubiese partido el Cráneo por tu imprudencia, ¿qué habrías obtenido sino destrucción? De hecho, puedes considerarte afortunado, deberían haberme condenado a muerte por matar a un Prisionero a Sangre fría, pero puedes estar seguro de que mis Amigos me habrían sacado de allí en semejante Ocasión». Así, Kennedy se burló de su prisionero con la fuerza niveladora de la muerte, desdén ante el sistema jurídico inglés y fe en sus camaradas, todo ello surgía con entusiasmo de un tira y afloja por un símbolo de privilegio de clase, la peluca. <sup>4</sup> Cuando posteriormente los piratas tomaron al capitán Thomas Grant, Kennedy afirmó: «Maldito seas, te conozco y te voy a sacrificar y, a continuación, dio un Violento puñetazo en la Boca a quien se lo dijo que le hizo sangrar por la Nariz y la Boca». Kennedy quería matar a Grant por cierta ofensa anterior no declarada, pero sus compañeros se lo impidieron. La cuestión se resolvió finalmente con el consejo común en un debate, en el que se decidió que Grant debía vivir pero que su barco sería hundido, y así fue. Ambos ejemplos muestran que la piratería de Kennedy era, al menos en parte, un rebelión rabiosa contra la impotencia que había sufrido trabajando como mariner. <sup>5</sup>

<sup>3</sup> *History of Pyrates...*, pp. 195, 173, 174.

<sup>4</sup> Snelgrave, *New Account...*, p. 236.

<sup>5</sup> Información de Thomas Grant (1721), HCA 1/54, f. 120.

Navegando ahora con Bartholomew Roberts (tras la muerte de Davis), Kennedy no tardó en optar por separarse. Se le presentó la ocasión cuando Roberts partió tras una presa dejando a Kennedy como teniente de navío a cargo de uno de los barcos, en el que no tardó en huir (lo que a su vez le provocó a Roberts, desde entonces, cierta aversión por los irlandeses). Kennedy «fue así elegido Capitán de la Tripulación rebelde», a pesar de que tenía escasas dotes de navegación (aparentemente «fue el elegido para el Mando fundamentalmente por su Valor»). Pero fue la propia tripulación la que decidió disolverse «y cada uno de los Hombres partió por su cuenta cuando encontró la Ocasión». Kennedy terminó naufragado en Escocia, donde o se gastaba el oro o se lo robaban, luego navegó hasta Irlanda y después a Londres, aunque varios integrantes de su banda fueron capturados y ahorcados en Edimburgo. No tardó en regentar un prostíbulo en Deptford Road y se dedicó a robar ocasionalmente hasta que una de las mujeres de la casa lo delató y consiguió que lo internaran en Bridewell (un centro de trabajo) donde se encontró con el oficial de un barco que había saqueado y este hizo que lo internaran en la prisión de Marshalsea acusado de piratería. Fue condenado por un juez del Tribunal de Almirantazgo, con su simbólico remo de plata sobre la mesa durante el procedimiento.<sup>6</sup>

Ya en prisión, Kennedy hizo todo lo posible por salvar su vida, hasta convertirse en soplón de sus camaradas. Presentó una lista de 13 hombres a las autoridades, pero como no tenía ni idea de dónde podían estar muchos de ellos, solo se capturó a uno, e incluso aquel resultó indultado. El resto se encontraban «en paradero desconocido». La traición no le sirvió de nada y pudo haberle pasado factura: «Tras la sentencia [de muerte] se mostró mucho menos preocupado por la vida de lo que suelen estarlo las personas que se encuentran en esa situación. Estaba tan cansado de las miserias y las desgracias que había sufrido unos años antes, que la muerte le parecía algo más deseable que temible».<sup>7</sup>

Cuando supo que a uno de sus compañeros piratas, John Bradshaw —también condenado a muerte— se le conmutó la pena por el transporte de convictos, Kennedy «expresó una gran satisfacción» y

<sup>6</sup> *History of Pyrates...*, pp. 206-207; Hayward, *Remarkable Criminals...*, pp. 35, 39.

<sup>7</sup> *History of Pyrates...*, p. 209; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 39; análisis de Cannady, HCA 1/54, f. 122.

estaba más contento que «si él mismo hubiese obtenido clemencia». Su preocupación era: «Si me destierran a América como a él, es muy probable que me vea tentado por mi antiguo estilo de vida y en lugar de reformarme aumente el número de mis pecados». Mientras le llevaban en carro a su ejecución, detrás del remo de plata del almirantazgo, el pirata que había compartido botines de oro y de plata dijo estas palabras a alguien que lo acompañaba a la horca: «Cuando vamos a morir, no tenemos ni con qué comprar un ataúd para enterrarnos». Había vuelto a casa: fue ahorcado en el muelle de ejecución de Wapping, su barrio natal, el 21 de julio de 1721. Tenía veintiséis años.<sup>8</sup>

La última cuestión a plantear es que a Kennedy le encantaban las historias, le encantaba oír las de Henry Avery y sin duda a otros les habría encantado contar las suyas. «Disfrutaba especialmente al relatar lo que le había pasado en sus expediciones [piratas], aun cuando lo hubieran llevado a la miseria y al aislamiento». Contar historias era un arte de marineros, como apunta el escritor que conoció a Kennedy y contó su historia en un *chapbook* [folleto] que pregonaba por las calles tras su ejecución: «Los hombres de esa profesión suelen tener buenos recuerdos al respecto, al menos, de esas cuestiones».<sup>9</sup>

Una de las historias que contaba se refería al autogobierno de los piratas. Quien escribió su vida lo llamaba «esa forma de gobierno que aquellos miserables establecieron, imitando el gobierno legal y esas normas que crearon para ocupar el puesto de la honestidad moral». Como explicaba Kennedy:

Elegían un capitán entre ellos, que en realidad sostenía poco más que ese título, excepto en un combate, donde mandaba por encima de todo y sin control. La mayoría de ellos [los piratas] tras haber sufrido el maltrato de sus oficiales, tomaban cuidadosas precauciones ante cualquier mal similar, ahora que dependía de ellos. Con sus órdenes proporcionaban cobertura sobre todo ante disputas que pudieran surgir entre ellos, y designaban ciertos castigos para cualquier cosa que tomara esa dirección; para la debida ejecución de las mismas se nombraba a otros oficiales además del capitán, se mostraban muy meticulosos para no dejar demasiado poder en manos de un solo hombre.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 39.

<sup>9</sup> Íbidem, pp. 37, 35.

<sup>10</sup> Íbidem, p. 37.

Al final, Walter Kennedy no solo fue carterista, ladrón de casas y propietario de un prostíbulo; no solo fue un rebelde lleno de valentía y de rabia, solidaridad y traición; no solo una fuerza de destrucción del comercio esclavista; sino que también fue un marinero narrador de historias, con sus ideas, incluso con una filosofía política que no era, como veremos, una imitación del «gobierno legal», sino más bien una crítica del mismo. Hasta qué punto y de qué maneras fue un pirata típico quedará claro en este capítulo cuando exploremos los orígenes sociales de quienes navegaban bajo la bandera negra.

\*\*\*

¿Quién se pasó a la piratería después de la guerra de Sucesión Española? Casi todos los que partieron «a la aventura pirata» habían trabajado como marinos mercantes, marineros de la Marina Real, corsarios, pescadores o *baymen* [«hombres de la Bahía»] (marineros convertidos en leñadores).<sup>11</sup> La gran mayoría eran marineros capturados como voluntarios, por las razones que apuntaba Samuel Johnson de que «ningún hombre con la astucia suficiente se haría marinero para meterse en una cárcel, ya que estar en un barco era estar en una prisión con el añadido de la posibilidad de ahogarse. Un hombre en la cárcel tiene más espacio, mejor comida y habitualmente mejor compañía».<sup>12</sup> Por supuesto, eran muchos los marineros que habían hecho estas mismas comparaciones, al levantarse de

<sup>11</sup> A lo largo de los años, he desarrollado una base de datos de 778 piratas (774 hombres y 4 mujeres) a partir de documentos de todo tipo (tal y como consta en estas notas); he registrado a piratas concretos por su nombre, fechas de actividad, edad, profesiones anteriores, clase, contexto familiar y otros detalles. Los datos biográficos indican que 173 de los 178 de quienes constan antecedentes laborales procedían de uno de estos trabajos; al menos 161 habían estado en la marina mercante, y algunos habían desempeñado más de una de estas profesiones marineras. Véase *History of Pyrates...*, pp. 116, 196, 215-216; Snelgrave, *New Account...*, p. 203; declaración de Richard Simes, en *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandy Banton, Londres, Routledge, publicada en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 501v, vol. 32 (1720-1721), p. 319 (en lo sucesivo *CSPC*), y Declaración de John Wickstead, comandante del barco *Prince's*, Gould St. Blowers, primer oficial, John Crawford, cirujano, y Benjamin Flint, 18 de septiembre de 1723, *CSPC*, ítem 754 iv, vol. 33 (1722-1723), p. 365.

<sup>12</sup> James Boswell, *The Life of Samuel Johnson*, Londres, 1791, p. 86.

golpe después de una borrachera o todavía borrachos en las prisiones de las ciudades portuarias o en las bodegas de los barcos mercantes que partían al exterior. Sin embargo, la idea de Johnson era que el destino de los marinos mercantes a principios del siglo XVIII era complicado. Los marineros sufrían en camarotes estrechos y claustrofóbicos, con una «comida» casi siempre tan podrida como exigua, y padecían otros muchos males. Vivían las devastadoras enfermedades, los accidentes incapacitantes, los naufragios y la muerte prematura como algo natural. Se enfrentaban a la disciplina de sus oficiales que, en el mejor de los casos, era brutal y a menudo criminal. Y obtenían poco a cambio de esas tareas con las que desafiaban a la muerte, ya que los salarios en tiempos de paz eran bajos y el fraude en los pagos era frecuente. Los marinos podían esperar poco amparo de la ley, cuyo propósito en el Atlántico del siglo XVIII era, según Jesse Lemisch, «garantizar un abastecimiento fácil de mano de obra dócil y barata». Los marinos mercantes también tenían que enfrentarse a la leva que practicaba la Marina Real.<sup>13</sup>

Algunos piratas habían servido en la Armada, donde las condiciones a bordo del barco no eran menos duras. Los salarios, sobre todo en tiempos de guerra, eran más bajos que en la marina mercante y la cantidad y la calidad de la comida a bordo, aunque a veces era mejor de la que se

---

<sup>13</sup> Jesse Lemisch, «Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of Revolutionary America», *William and Mary Quarterly*, núm. 25, 1968, pp. 379, 375-376, 406; Richard B. Morris, *Government and Labor in Early America*, Nueva York, Columbia University Press, 1946, pp. 246-247, 257, 262-268; *History of Pyrates...*, pp. 244, 359; A. G. Course, *The Merchant Navy: A Social History*, Londres, F. Muller, 1963, p. 61; Samuel Cox al Consejo de Comercio y Plantaciones, 23 de agosto de 1721, *CSPC*, ítem 621, vol. 32 (1720-1721), pp. 392-393; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, Macmillan, 1962, pp. 144, 154-155; Nathaniel Uring, *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, Alfred Dewar, 1726 (reedición, Londres, Cassell, 1928), pp. xxviii, 176-178; Arthur Pierce Middleton, *Tobacco Coast: A Maritime History of Chesapeake in the Colonial Era*, Newport News (VA), Mariners' Museum, 1953, pp. 8, 13, 15, 18, 271, 281; Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860: A Social Survey*, Rutherford (NJ), Fairleigh Dickinson University Press, 1970, pp. 249, 264; John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies*, Londres, 1735 (reedición, Londres, Frank Cass, 1970), p. 261; G. T. Crook, *The Complete Newgate Calendar*, Londres, Navarre Society, 1926, vol. 3, pp. 57-58; S. Charles Hill, «Notes on Piracy in Eastern Waters», *Indian Antiquary*, núm. 46, 1927, p. 130; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 126; Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987.



podía recibir en la marina mercante, se veía sistemáticamente minada por comisarios u oficiales corruptos. Organizar la cooperación y mantener el orden entre el gran número de trabajadores marinos en las naves de la Armada exigía una disciplina violenta, repleta de ejecuciones intencionadamente espectaculares, considerablemente más severa que en los buques mercantes. Otra consecuencia del número de marineros que se acumulaba en los buques mal ventilados de la Marina era la omnipresencia de enfermedades, a menudo en proporciones de epidemia. En una ironía del destino de la que los piratas habrían disfrutado, un oficial informó de que la Marina se había visto en apuros al enfrentarse a los filibusteros porque los barcos del Rey estaban «cargados de marinos impedidos por la enfermedad, la muerte o el abandono».<sup>14</sup> En 1722 la Corona envió el *Weymouth* [Weymouth, Dorset] y el *Swallow* [Golondrina] en busca de un convoy pirata. El cirujano John Atkins, al darse cuenta de que los marinos mercantes solían verse presionados, subrayó precisamente lo que estos marineros debían temer: el cirujano registró que «el *Weymouth*, que trajo de Inglaterra una Dotación de 240 Hombres» contaba «al final del Viaje con 280 muertes recogidas en sus Libros».<sup>15</sup> Las epidemias, la tuberculosis y el escorbuto arrasaban los barcos reales, los hombres se veían «atrapados en unas máquinas de las que no había escapatoria, salvo por desertión, incapacitación o muerte». Robert Deal de Port Royal, Jamaica, fue uno de los muchos desertores de buques de la Marina que se embarcó en la piratería. John Upton, un viejo lobo de mar que había pasado 28 años a bordo de una fragata, decidió que había sido bastante y en 1725 se unió a la tripulación del capitán pirata Joseph Cooper a bordo del *Night Rambler* [Caminante nocturno].<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Gobernador Lowther al Consejo de Comercio y Plantaciones, 20 de julio de 1717, *CSPC*, ítem 661, vol. 29 (1716-1717), pp. 350-351; Morris, *Government and Labor...*, p. 247; Lemisch, «Jack Tar»..., p. 379; Davis, *English Shipping...*, pp. 133-137; R. D. Merriman, *Queen Anne's Navy Documents Concerning the Administration of the Navy of Queen Anne, 1702-1714*, Londres, Navy Records Society, 1961, pp. 170-172, 174, 221-222, 250; Lloyd, *British Seaman...*, pp. 44-46, 124-149; Peter Kemp, *The British Sailor: A Social History of the Lower Deck*, Londres, Dent, 1970, capítulos 4, 5; Arthur N. Gilbert, «Buggery and the British Navy, 1700-1861», *Journal of Social History*, núm. 10, 1976, pp. 72-98.

<sup>15</sup> Atkins, *Voyage to Guinea...*, pp. 139, 187; *The Historical Register, Containing an Impartial Relation of All Transactions...*, Londres, 1722, vol. 7, p. 344.

<sup>16</sup> Merriman, *Queen Anne's Navy...*, p. 171; Hayward, *Remarkable Criminals...*, pp. 474-477; *History of Pyrates...*, p. 138; Juicio a Robert Deal (1721), Documentos de la

La vida era un poco menos mala en las naves corsarias: la comida era mejor, el salario más elevado, los turnos de trabajo más cortos y el poder de la tripulación para tomar decisiones era mayor. Sin embargo, los barcos corsarios no siempre eran naves felices. Algunos capitanes dirigían sus barcos como los buques de la Armada, imponiendo una disciplina estricta y otras medidas impopulares que ocasionalmente provocaban quejas, protestas e incluso directamente motines. Woodes Rogers, caballero capitán de una travesía corsaria de gran éxito en 1708 y posteriormente azote de los piratas en las Indias Occidentales como gobernador real de las islas Bahamas (con quien navegó Kennedy) metió entre rejas a un hombre llamado Peter Clarck que «querría haber sido pirata» y afirmó que «debería estar contento de que un Enemigo, que podría derrotarnos, estuviese de nuestro lado». Una tripulación corsaria, al enterarse de que estaba a punto de alcanzarse cierto acuerdo de paz, «dejó a su Capitán en tierra y se hizo Pirata». John Atkins, el cirujano naval, se refirió a la transición de corsario a pirata como pasar de «saquear para otros a saquear para uno mismo».<sup>17</sup>

Tal y como explicaba el capitán Charles Johnson, la industria pesquera de Terranova y Labrador también sirvió como base de reclutamiento de piratas a principios del siglo XVIII: buques del oeste de Inglaterra (Topsham, Barnstaple, Bristol) «transportaban un Número considerable de pobres Tipos cada Verano, a los que contrataban por Bajos Salarios y quienes quedaban obligados por las Condiciones a pagarse el Pasaje de vuelta a *Inglaterra*». Estos hombres, dada «la Dureza de su Trabajo» y «el Frío de las Noches» bebían mucho *black strap* (que preparaban con ron, melaza, una suerte de sopa llamada *chowder*

---

Oficina Colonial (CO) 137/14, ff. 22-25, Oficina de Registro Público, Londres. Lloyd, en *British Seaman...*, p. 44, calcula que la mitad de todos los hombres capturados entre 1600 y 1800 murieron en el mar.

<sup>17</sup> Course, *Merchant Navy...*, p. 84; Lloyd, *British Seaman...*, p. 57; «The Memoriall of the Merchants of London Trading to Africa» (1720), Documentos de Almirantazgo (ADM) 1/3810, Oficina de Registro Público, Londres; Atkins, *Voyage to Guinea...*, p. 226. Para ejemplos de viajes corsarios de principios del siglo XVIII, véase Edward Cooke, *A Voyage to the South Sea*, Londres, 1712, pp. v-vi, 14-16; Woodes Rogers, *A Cruising Voyage round the World*, G. E. Manwaring, 1712; reedición, Nueva York, Longmans, Green, 1928, pp. xiv, xxv; George Shelvocke, *A Voyage round the World*, Londres, 1726, pp. 34-36, 38, 46, 157, 214, 217; William Betagh, *A Voyage round the World*, Londres, 1728, p. 4.

y cerveza) y que los mercaderes les vendían a precios desorbitados. Inevitablemente adquirirían deudas y se veían obligados a trabajar para ellos como aprendices, muchos escapaban para pasarse a la piratería en cuanto tenían ocasión. Richard Neal, un joven irlandés sin estudios y nacido en Cork, había sido pescador pero acabó siendo compañero amotinado de Philip Roche en 1721. John Rose Archer, que había navegado con Barbanegra en 1718 intentó esquivar la horca pasando desapercibido, trabajando en la industria pesquera en Terranova y Labrador. Sin embargo en 1723, cuando John Phillips empezó a navegar por la región bajo la bandera negra, Archer no pudo resistirse a retomar la que Kennedy llamaba «su vieja forma de vida». Esta decisión le costaría la vida.<sup>18</sup>

Algunos piratas habían sido «hombres de la bahía» o cortadores de madera de campeche, una profesión dura en los límites del imperio, en la bahía de Honduras o bahía de Campeche, en las costas este y oeste de la península de Yucatán. Ambos lugares estaban poblados por marineros, rebeldes y fugitivos que cortaban madera de campeche en las aguas pantanosas de los manglares para venderlas a mercaderes jamaicanos que a su vez las transportarían hasta Europa para usarla como tinte en la industria textil. Estas personas vivían según la colectividad de la tradición marinera del «uno para todos», en la que las cosas se tenían «en común», compartían las provisiones y especialmente los licores. Eran conocidos por sus encuentros de borrachera. Habían diseñado su propio gobierno autónomo y sus normas sociales, una de ellas prohibía los castigos capitales. Cuando las autoridades españolas atacaron ambos asentamientos madereros como represalia por la piratería sufrida hasta 1717, el problema empeoró, para ellos y para todos los demás, ya que los hombres que hasta entonces tenían ocupación, «se hicieron piratas e infestaron nuestros mares», según denunciaba un oficial real en Jamaica. Piratas como Edward Low y George Blacketer procedían de este contexto de marineros instalados en tierra.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> *History of Pyrates...*, pp. 347-348, 373; Juicio a John Fillmore y Edward Cheeseman (1724), en *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, John Franklin Jameson, Nueva York, Macmillan, 1923, pp. 323-330; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 474.

<sup>19</sup> Jeremiah Dummer al Consejo de Comercio y Plantaciones, 25 de febrero de 1720, *CSPC*, ítem 578, vol. 31 (1719-1720), p. 365; George Henderson, *An Account of the British Settlement of Honduras*, Londres, 1811, p. 70; William Dampier, «Mr. Dampier's Voyages to the Bay of Campeachy», en *A Collection of Voyages*, 4.<sup>a</sup> ed., Londres, 1729,

Otros piratas habían sido siervos por contrato, especialmente del tipo de 14 años, lo que quería decir que habían sido trasladados a las colonias castigados por crímenes cometidos en Inglaterra. En 1718 el gobernador de Jamaica Nicholas Lawes se quejaba ante el Consejo de Comercio y Plantaciones:

Esa gente está tan lejos de cambiar el fatídico rumbo de sus vidas y su forma de vivir y convertirse en una ventaja para nosotros, que la mayoría se han ido a piratear y han instigado a otros a que les acompañen, han convencido y animado a varios negros a que abandonen a sus amos y se vayan con los españoles a Cuba, los pocos que quedan demuestran ser una gente tan malvada, perezosa e indolente que deseo de corazón que este país no conozca más [de] ellos.

Probablemente, la mayoría de estos fugitivos habían sido marineros y, de hecho, esto subraya el aspecto principal sobre el contexto profesional de quienes decidían «ir a piratear»: procedían abrumadoramente de trabajos marineros. La mayoría habían sido marinos mercantes, muchos habían estado en la Armada o habían sido corsarios, algunos eran pescadores, hombres de la Bahía o sirvientes y muy pocos barqueros o cazadores de tortugas. Definitivamente la piratería no era una opción para la mayoría de marineros de agua dulce, ya que los ladrones del mar «tenían una Noción despreciable de los Hombres de tierra». Los hombres que partieron «a la aventura pirata» estaban familiarizados con comunidades de trabajo del mismo sexo y con los rigores de la vida —y de la muerte— en el mar.<sup>20</sup>

\*\*\*

Había dos formas fundamentales de convertirse en pirata. La más espectacular, pero menos frecuente era la de Walter Kennedy, con un motín en el que los marineros audaz y colectivamente se hacían con

---

p. 89; «A Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c., 1714-1723», Add. MS 39,946, British Library; Malachy Postlethwayt, *Universal Dictionary of Trade and Commerce*, Londres, ¿1755?. Véase también Peter Earle, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen, 2003, p. 161.

<sup>20</sup> Coronel Benjamin Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, 31 de mayo de 1718, y 30 de julio de 1717, CO 37/10, f. 18; *History of Pyrates...*, p. 228; Gobernador sir N. Lawes al Consejo de Comercio y Plantaciones, 1 de septiembre de 1718, *CSPC*, ítem 681, vol. 30 (1717-1718), p. 345.

el control de un buque mercante, redactaban unos estatutos, bordaban juntos una Jolly Roger y «declaraban la Guerra contra el Mundo». Durante las décadas de 1710 y 1720 estallaron al menos 31 motines en buques mercantes, muchos de ellos en naves implicadas en la trata esclavista africana. Aproximadamente la mitad de estas tripulaciones pasaron a la piratería. Phineas Bunce y Daniel Macarty organizaron un motín a bordo de una embarcación en el Caribe en 1718; este empezó cuando la tripulación comenzó a cantar «¿No me prometiste que te casarías conmigo?». Otras de las tripulaciones rebeldes que se hicieron piratas fueron las lideradas por Howell Davis (1718), George Lowther (1721), Philip Roche (1721), John Phillips (1723), John Gow (1725) y William Fly (1726); de los cuales casi todos fallecieron en combate o fueron colgados en la horca posteriormente (George Lowther se suicidó). Los nombres de los líderes de muchas otras tripulaciones amotinadas no nos han llegado. Dado que entre 1716 y 1726 hubo unos 80 barcos pirata, se podría decir que casi uno de cada cinco —y seguramente uno de cada cinco piratas— se inició en insurrecciones a bordo, esto es, en una revolución en miniatura.<sup>21</sup>

Sin embargo, la mayoría de hombres se hicieron piratas de la segunda manera, ofreciéndose voluntariamente cuando sus buques mercantes fueron apresados. El coronel Benjamin Bennett escribió al Consejo de Comercio y Plantaciones en 1718 planteando sus preocupaciones sobre los filibusteros en las Indias Occidentales: «Me da miedo que pronto se multipliquen ya que hay muchos deseosos de unirse a ellos en un asalto». Spotswood, el gobernador de Virginia tenía el mismo temor: las cifras de piratas aumentaban incluso cuando «no obligaban a nadie a prestar servicio». Los piratas al mando de Thomas Cocklyn le contaron al prisionero William Snelgrave que cuando tomaban barcos, no encontraban ninguna resistencia: «Porque la Gente suele estar contenta de tener la oportunidad de unirse a ellos». El caso de un marinero llamado Samuel Fletcher ilustra cómo esto ocurría, este «siempre se Quejaba cuando le mandaban hacer cualquier Tarea y varias veces rogaba a Dios Todopoderoso que se encontraran con los Piratas». La tripulación del capitán pirata Edward England tomó nueve embarcaciones en la costa

<sup>21</sup> Sobre los motines de esta época, véase Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea...*, apéndice E, «Mutiny at Sea, 1700-1750», pp. 308-311.

africana en la primavera de 1719 y 55 de los 143 marinos estuvieron dispuestos a firmar sus estatutos. Esta deserción ante la piratería era frecuente, sobre todo entre 1716 y 1722.<sup>22</sup>

La toma de un buque mercante iba seguida de un momento de confrontación teatral. El pirata segundo de a bordo, que había dirigido el grupo de abordaje, reunía y preguntaba a los marinos del buque capturado quién querría servir bajo la cabeza de la muerte y el color negro y, a menudo, como sugieren los testimonios anteriores, varios daban un paso al frente para unirse. Casualmente, sin embargo, algunos hombres querían ser voluntarios sin ofrecerse realmente, en otras palabras, querían irse con los piratas, pero al mismo tiempo querían que pareciera que les estaban obligando para poder tener una coartada en caso de ser capturados. Cuando Bartholomew Roberts reunió a la tripulación de la nave apresada *Onslow* en 1721 y «preguntó quién quería y quién no, ya que no obligaría a nadie» se dio cuenta de que muchos de los hombres «mostraban un Gesto Suplicante» lo que le hizo exclamar, sin duda con una sonrisa irónica: «Debo obligar a estos Compañeros con una Demostración de fuerza». Hombres como Peter Scudamore afirmaron: «Me iría de todo Corazón con estos Piratas si pudiera evitar Firmar sus Estatutos». Cuando William Phillips se unió a la tripulación pirata, expresó su esperanza de que alguien «le sacara en el Periódico». Si alguien lo hizo, fue en vano, ya que Phillips fue capturado y ahorcado en el Castillo de la Costa del Cabo en 1722.<sup>23</sup>

Los piratas siempre preferían a los voluntarios, a los enérgicos y entusiastas que crearían cohesión social con el grupo, se defenderían mejor y en última instancia traerían más éxito en los saqueos en alta mar. La tripulación de Sam Bellamy «no obligó a Nadie a ir con ellos, y afirmó que no tomarían a Nadie contra su Voluntad». Un testigo afirmó en un tribunal que «la Costumbre entre los Piratas era no forzar a los prisioneros, sino que quienes permanecían con ellos eran Voluntarios». Un marinero afirmó que cuando Francis Spriggs le preguntó si quería

<sup>22</sup> *History of Pyrates...*, pp. 115-116; R. A. Brock, *The Official Letters of Alexander Spotswood*, Virginia Historical Society, *Collections*, n.s., 2, Richmond, 1882, vol 2, p. 249; Snelgrave, *New Account...*, p. 203; «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by his Ma[je]sties Ship *Swallow*» (1722), HCA 1/99, f. 26.

<sup>23</sup> «Proceedings of the Court», HCA 1/99, ff. 138, 81, 24.

unirse a los piratas y él lo rechazó, «me dijo que me fuera al Diablo, que él no obligaría a nadie». Así muchos capitanes «no obligaron a nadie (ni resulta tampoco creíble que lo hicieran)». No obstante había ocasiones en las que hacían falta trabajadores cualificados. Un hombre fue retenido «porque era Carpintero y estaba Soltero», ya que sus destrezas resultaban fundamentales para quienes vivían en un mundo de madera. No obstante, esta política contraria a forzar a nadie empezó a cambiar a principios de la década de 1720. A medida que se reducía el número de marinos dispuestos a unirse, los piratas coaccionaron cada vez más a los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones capturadas; mediante la leva consiguieron fuerza de trabajo pero, como en la Marina Real y del mismo modo, generaron una resistencia mortífera. Durante los últimos años de piratería, los «hombres obligados» lideraron sus propios motines, de resultado dramático, contra capitanes piratas como John Phillips, decapitado en 1724, y William Fly, capturado y posteriormente ahorcado en Boston en 1726.<sup>24</sup>

¿Qué edad tenían quienes se hacían piratas? Conocemos las edades de 169 piratas en activo entre 1716 y 1726. El rango estaba entre los 14 y los 50 años, con una media de 28,2 y una mediana de 27; los rangos entre los 20 y los 24 y entre los 25 a los 29 recogían las mayores concentraciones, con 57 y 39 hombres respectivamente. Por lo tanto, casi tres de cada cinco piratas estaban en la veintena. En comparación con los marinos mercantes de la primera mitad del siglo XVII, entre los piratas había menos adolescentes y más hombres en la treintena, si bien no muchos. La distribución de edad entre los forajidos era similar a la de la comunidad laboral más amplia, lo que sugiere que la piratería generaba aproximadamente la misma atracción entre marineros de todas las edades.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Juicio de Simon Van Vorst y otros (1717), en *Privateering and Piracy*, Jameson, pp. 304, 307, 308; Prueba de Matthew Parry (1724), «Rhode Island of Providence Plantation: Tryals of 10 Persons Brought in by the Judge», HCA 1/99, f. 5; *Trials of Eight Persons Indivied for Piracy*, Boston, 1718, pp. 13, 19. Para un ejemplo de hombres cualificados que eran obligados, véase Declaración de George Barrow, comandante de la balandra *Content*, y John Jackson, un pasajero, *CSPC*, ítem 754 iii, vol. 33 (1722-1723), pp. 364-365.

<sup>25</sup> Véase nota 11.

Es importante puntualizar que un marinero o un pirata a finales de la veintena no se consideraba un hombre joven según los estándares de la profesión. Era un oficio peligroso, como hemos comentado, con un alto riesgo de muerte por enfermedad, accidente u operaciones militares. Un marinero de esta edad ya era un hombre de mundo: con experiencia, conocedor y cosmopolita. Casi todos los piratas habían trabajado en profesiones marineras, probablemente durante varios años antes de tomar la decisión de «partir a la aventura pirata».

Aunque las pruebas son escasas, parece que la mayoría de piratas no estaban ligados a la tierra ni al hogar por obligaciones ni lazos familiares. Samuel Cole, segundo de a bordo de 37 años que navegaba en el *Fames' Revenge* [Venganza de Fame] con William Fly, dejó una mujer y siete hijos cuando fue ejecutado en 1726, pero se trata de una excepción. Las mujeres y los hijos no solían mencionarse en los registros de los juicios a piratas y de sus embarcaciones; y para eludir la desertión, evitaban «tomar a ningún Hombre Casado». Fue el caso de Edward Low y de varios otros líderes piratas que querían, como explicaba Kennedy, prevenir «sobre todo las disputas que pudieran surgir entre ellos». Unos pocos piratas utilizaron a sus familias para suplicar misericordia al enfrentarse a la horca, pero lo poco frecuente de estas declaraciones respalda la conclusión de que la mayoría no estaban casados.<sup>26</sup>

Por último, y no por ello menos importante, los piratas casi sin excepción procedían de las clases sociales más bajas. Como el conjunto de los marineros del que formaban parte, eran pobres y habían trabajado en las profesiones más proletarias. Eran «Canallas desesperados» que podían albergar pocas esperanzas de una vida en tierra, como apuntó con condescendencia un oficial real. Philip Roche, un marinero que lideró un motín y se volvió pirata en 1721, fue «criado para una vida marinera», como era el caso de muchos chicos pobres, a menudo

---

<sup>26</sup> Solo se sabe que estuvieron casados 26 de una muestra de 778. En confesiones de piratas, se solían expresar arrepentimiento a los padres, pero pocas veces a las mujeres y a los hijos. Véase Cotton Mather, *Useful Remarks: An Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men: A Sermon on the Tragical End, unto which the Way of Twenty-Six Pirates Brought Them; At New Port on Rhode-Island, July 19, 1723*, New London (CN), 1723, pp. 38-42, y *Trials of Eight Persons...*, pp. 24, 25. La cita está en John Barnard's *Ashton's Memorial: An History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances of Mr. Philip Ashton*, Boston, 1725, p. 3.



huérfanos. Muchos de quienes navegaban en barcos pirata eran hombres «sin propiedades». <sup>27</sup>

De hecho, el número de piratas en esta generación que podían considerarse propietarios era excepcionalmente bajo desde cualquier punto de vista. Entre ellos había dos «caballeros»: Stede Bonnet, al que muchos consideraron un loco, y Christopher Moody, cuyo comportamiento «propio de un caballero» hizo que su tripulación lo retirara del mando. Se decía que otros dos capitanes, Edward England y Henry Jennings, tenían estudios y lo mismo podría decirse del puñado de cirujanos que navegaban con los piratas. Puede que unos pocos trabajadores cualificados —almirantes, carpinteros y toneleros— que se hicieron piratas tuvieran alguna modesta comodidad, pero la abrumadora mayoría de los piratas eran marineros corrientes, hombres como Walter Kennedy que tenían mucho que ganar y poco que perder al hacerse piratas.

\*\*\*

¿De dónde venían estos piratas? ¿Cuáles eran sus orígenes geográficos? La respuesta más sencilla es que no se sabe. Las profesiones de estos pobres marineros los dispersaban por los siete mares, lo que les mantenía en constante movimiento de una ciudad portuaria a la siguiente y al final hacía que la mayoría murieran jóvenes, dejando tras de sí ninguna o pocas pertenencias y unos pocos documentos manuscritos por ellos mismos. Eran piedras rodantes en las que no crecía el musgo porque no dejaban de rodar, era difícil que se establecieran en algún lugar.

Aun así, las autoridades de la época lo intentaban, registrando lugares junto a los nombres de muchos de los piratas que capturaban. Conocemos estos lugares de 348 piratas que estuvieron en activo entre 1716 y 1726. El problema es que apenas conocemos la relación del pirata con el lugar registrado. ¿Era su lugar de nacimiento? ¿Un lugar de conexión ancestral? ¿Era el lugar en el que creció? ¿O más bien el puerto *hogar*, la base desde la que el marinero siempre partía, una

---

<sup>27</sup> Peter Haywood al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de diciembre de 1716, CO 137/12; Crook, *Complete Newgate Calendar*, 304. Véase también Lemisch, «Jack Tar», 377, y Davis, *English Shipping...*, p. 114. Datos biográficos demuestran que 91 de los 96 contextos de clase conocidos entre los piratas eran de estatus bajo.

comunidad de familiares, amistades y vecinos? ¿O era simplemente el *último* puerto desde el que el marino había partido, uno de una serie infinita de ciudades marineras en la que había recogido el jornal y se lo había gastado a cuerpo de rey en pocos días antes de volver a embarcarse? ¿O era simplemente algo inventado en ese momento para despistar a las autoridades y así proteger a sus seres queridos de la ignominia de la ejecución inminente? Es probable que los lugares con los que las autoridades asociaban a los piratas fuesen todos estos y muchos más. Por lo tanto, por estos motivos y otros que nos quedan por explorar, debemos tratar estas pruebas con especial cuidado.<sup>28</sup>

Hay algo que está claro: muchos, si no la mayoría, de los piratas eran de ascendencia británica (aunque debemos tener en cuenta que la «britanidad» era una invención nueva en aquel entonces y seguramente no pensaban sobre sí mismos en esos términos). Para ser más preciso, la mayoría de los piratas descendían de personas que habían vivido en Inglaterra, Irlanda, Escocia y Gales. Casi la mitad (47,4 %) tenían alguna conexión concreta con Inglaterra y casi un tercio con el Gran Londres, vórtice del imperio, sobre todo con sus barrios marinos: Wapping, Stepney, Shadwell y Rotherhithe (aunque la mayoría de veces solo constaba «Londres» y no un barrio concreto). Cerca de un cuarto de la población inglesa estaba ligada a otras ciudades portuarias importantes: Bristol, Liverpool o Plymouth. El resto tenían vínculos con condados: Devonshire, Kent, Somersethshire y Cornwall, a veces con un puerto provincial asignado como Bideford o Falmouth, pero la mayoría de veces no. Aproximadamente uno de cada diez piratas (9,8 %) procedía de algún modo de Irlanda, uno de cada 14 (6,3 %) era de origen escocés y uno de cada 25 (4%) galés. No resulta sorprendente que también ellos procedieran de los puertos de Dublín, Cork, Aberdeen y Glasgow. Las cifras galesas son modestas, pero dos de los capitanes piratas más famosos de esta generación, Howell Davis y Bartholomew Roberts, eran galeses.

Cerca de un cuarto de los piratas eran genéricamente americanos, es decir, relacionados con las Indias Occidentales o con América del Norte. Una gran mayoría de quienes procedían de las Indias Occidentales estaban ligados a los dos baluartes históricos de la piratería,

---

<sup>28</sup> Véase nota 11.

las islas Bahamas y Jamaica, y unos pocos, relacionados con islas más pequeñas como Barbados, Martinica y Antigua. Quienes procedían de América del Norte estaban más dispersos, las mayores cifras procedían de Massachusetts (sobre todo de Boston) y muy pocos de casi todos los demás sitios, desde el sur de Rhode Island hasta Nueva York, o Carolina del Sur (seguramente Charleston), así como de muchos otros lugares intermedios. También estaban implicados seis indígenas americanos.

A partir de esta muestra fragmentaria de la asociación geográfica podemos aventurar una segunda generalización: los piratas eran en su mayoría antiguos marineros de alta mar, que habían partido de ciudades portuarias en largos viajes a remotos lugares del mundo. Dondequiera que los capturaran, la mayoría se encontraban muy lejos de casa, significara lo que significara eso.

El testimonio de los lugares nos habla de una última cuestión: algunos de los piratas no eran ingleses ni británicos y de hecho procedían de numerosas partes del mundo, como Países Bajos, Francia, Portugal, Dinamarca, Bélgica, Suecia y diversas partes de África: Calabar, Sierra Leona y Whydah. Según los documentos generados en gran medida por escribas de la corte y otros oficiales, estas conexiones internacionales representaban el 6,9 % del total, pero esta proporción es confusa. Por alguna razón, quienes llevaban el registro no prestaban demasiada atención a los piratas que procedían de tierras extranjeras. Por suerte podemos corregir el sesgo atendiendo a otra evidencia, que refleja con firmeza y mayor precisión el carácter heterogéneo y multinacional del barco pirata.

El gobernador de Jamaica Nicholas Lawes se hizo eco de las ideas de los oficiales reales de todo el mundo cuando se refirió a los piratas como «bandidos de todas las naciones». Otro oficial caribeño coincidía: están formados por «todas las naciones». La tripulación de Black Sam Bellamy en 1717 era «una Multitud Mezclada de todos los Países», incluidos británicos, franceses, neerlandeses, españoles, suecos, indígenas americanos, afroamericanos y dos docenas de africanos liberados de un barco esclavista. Ese mismo año, el capitán Candler, del Navío de Su Majestad Winchelsea [Winchelsea, Sussex], escribió al almirantazgo que los piratas «estaban compuestos por todas las Naciones». Los principales amotinados a bordo del *George Galley* en 1724 eran un inglés, un galés, un irlandés, dos escoceses, dos suecos y un danés; todos ellos se hicieron

piratas. La tripulación de Benjamin Evans estaba formada por hombres de origen inglés, francés, irlandés, español y africano. El pirata James Barrow ilustraba esta realidad cuando se sentaban después de la cena «cantando de forma obscena... Canciones españolas y francesas de un libro de oraciones neerlandés». Los gobiernos solían decir a los piratas que «no tenían país», y ellos estaban de acuerdo, como vimos en el capítulo 1. Un oficial colonial denunció ante el Consejo de Comercio y Plantaciones en 1697 que los piratas «no reconocían compatriotas, que habían vendido su país y estaban seguros de ser ahorcados caso de ser capturados y de que no aceptarían clemencia, sino que harían todo el mal que pudieran». Como murmuraba un amotinado en 1699: «No significa nada en qué parte del Mundo viva un hombre, si Vivió bien». La mezcla de nacionalidades reflejaba la naturaleza global del trabajo marinerio.<sup>29</sup>

Algo muy oculto en el registro legal es el importante lugar que cientos de personas de origen africano ocuparon en los barcos pirata. A menudo los oficiales coloniales se negaban a juzgar a los piratas negros y, con pocas y notables excepciones, preferían el beneficio de venderlos como esclavos en lugar de ahorcarlos. Algunos marinos de color terminaron «danzando de un sitio para otro» como el mulato que navegaba con Black Bart Roberts y fue ahorcado en Virginia en 1720. Otro «Tipo Negro de carácter resuelto» llamado Caesar, y que estuvo dispuesto a hacer volar por los aires el barco de Barbanegra en 1718 en lugar de rendirse ante la Marina Real, también fue ahorcado.<sup>30</sup>

Aunque una importante minoría de piratas había trabajado en la trata esclavista —y por lo tanto había participado en la maquinaria de la esclavitud y su transporte— y aun cuando los barcos pirata a veces capturaban (y vendían) cargamento que incluía esclavos, en las embarcaciones pirata la tripulación africana y afroamericana, tanto libre como esclavizada, era numerosa y desempeñaba un papel activo.

<sup>29</sup> Walter Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 6 de enero de 1718, CO 152/12, f. 211; *Boston Gazette*, 6 de julio de 1725; capitán Candler a Josiah Burchett, 12 de mayo de 1717, CO 152/12, f. 32; James Vernon al Consejo de Comercio y Plantaciones, 21 de diciembre de 1697, CSPC, ítem 115, vol. 16 (1697-1698), p. 70; *Tryals of Thirty-Six Persons for Piracy*, Boston, 1723, p. 3; Clive Senior, *A Nation of Pirates: English Piracy in Its Heyday*, Londres, David y Charles Abbott, 1976, p. 22; Kenneth Kinkor, «From the Seas! Black Men under the Black Flag», *American Prospects*, 1995, pp. 27-29.

<sup>30</sup> *American Weekly Mercury*, 17 de marzo de 1720; *History of Pyrates...*, p. 82.

Los tripulantes negros formaban parte de la vanguardia pirata, eran los hombres más reputados y temibles designados a la hora de hacerse con posibles presas. El grupo de abordaje del *Morning Star* [Estrella de la mañana] contaba con «un Cocinero Negro doblemente armado», más de la mitad del grupo de abordaje de Edward Condent en el *Dragon* [Dragón] era negra.<sup>31</sup> En 1724 un cocinero «negro libre» dividió las provisiones en partes iguales para que la tripulación a bordo del barco de Francis Spriggs pudiera vivir «muy alegremente». En casi todos los barcos pirata había «Negros y Mulatos» y los muchos mercaderes y capitanes que analizaron su presencia se referían a ellos como esclavos. Los piratas negros navegaron con los capitanes Bellamy, Taylor, Williams, Harris, Winter, Shipton, Lyne, Skyrn, Roberts, Spriggs, Bonnet, Phillips, Baptist, Cooper y otros. En 1718, 60 integrantes de la tripulación de *Barbanegra*, de un total de 100, eran negros y el capitán William Lewis presumía de los «hábiles 40 Marineros Negros» entre su tripulación de 80. En 1719, el barco de Oliver LaBouche era «mitad francés, mitad Negro».<sup>32</sup> Los piratas negros eran tan frecuentes que hasta un periódico informó de que una banda de ladrones del mar en la que todos eran mulatos estaba merodeando por el Caribe y comiéndose los corazones de los hombres blancos que capturaban.<sup>33</sup> En Londres, mientras tanto, no se permitió que el evento teatral de más éxito de

---

<sup>31</sup> Información de Joseph Smith e Información de John Webley (1721), HCA 1/18, f. 35; Información de William Voisy (1721), HCA 1/55, f. 12. Para un juicio en el que participaron piratas nativos americanos, véase *The Trials of Five Persons for Piracy, Felony, and Robbery*, Boston, 1726. El registro de relaciones entre los piratas y las personas de origen africano es ambiguo, incluso contradictorio. Una minoría sustancial de los piratas había trabajado en la trata de esclavos y por lo tanto había formado parte de la maquinaria de la esclavitud y de su transporte. Aunque muchos piratas eran negros, cuando apresaban embarcaciones, como hacían cerca de los puertos africanos y del Nuevo Mundo, los esclavos a veces formaban parte del «cargamento» capturado y a su vez eran tratados como tal: intercambiados o vendidos como si fueran cualquier otro artículo de consumo. Entre los capitanes piratas que se sabe que comerciaron con esclavos están Edward Taylor, Charles Martel, Edward Condent, Christopher Brown y James Plantain. Ocasionalmente los piratas también cometían atrocidades contra los esclavos que tomaban.

<sup>32</sup> Testimonio de Richard Hawkins (1724), en Abel Boyer, *The Political State of Great Britain*, Londres, 1711-1740, vol. 28, p. 153; *Boston News-Letter*, 17 de junio de 1717; *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719, p. 46; *History of Pyrates...*, pp. 173, 427, 595. Véase también *Boston News-Letter*, 29 de abril de 1717.

<sup>33</sup> *Boston News-Letter*, 4 de abril de 1723.

la época retratará la realidad de los piratas negros; en efecto, lord Chamberlain se negó a conceder la licencia para *Polly*, la secuela de John Gay de *La ópera del mendigo*, que terminaba con Macheath a punto de ser ahorcado por asalto armado. En *Polly* era trasladado a las Indias Occidentales donde escapaba de la plantación, se hacía pirata y disfrazándose de Morano, «un villano negro» se convertía en el líder de una banda de filibusteros. Polly Peachum se disfrazaba de hombre buscando a su héroe y a los piratas, diciendo: «Quizás lo encuentre entre los esclavos en la próxima plantación».<sup>34</sup>

Algunos piratas negros fueron hombres libres, como el experto marinerero «Negro libre» de Deptford, que en 1721 dirigió «un Motín porque teníamos demasiados Oficiales, y el trabajo era demasiado duro, entre otras cosas». Otros eran esclavos fugados. En 1716, los esclavos de Antigua se habían vuelto «muy imprudentes e insultantes» lo que hacía que sus amos temieran una insurrección. El historiador Hugh Rankin escribe que una cifra importante de los rebeldes «partían para unirse a esos piratas que no parecían demasiado preocupados por las diferencias de color».<sup>35</sup> Les preocupaba más quién podría ser un pirata comprometido y, por supuesto, los esclavos fugados se ajustaban a ese perfil. Justo antes de lo sucedido en Antigua, los gobernadores de Virginia estaban preocupados por las conexiones entre la «Devastación de los Piratas» y «una Insurrección de los Negros». Poco después, el teniente y gobernador de las islas Bermudas, Benjamin Bennett, expresó su preocupación sobre los «hombres negros» que se habían vuelto «tan imprudentes e insultantes últimamente que tenemos motivos para sospechar un levantamiento». Además, también estaba seguro de que si los piratas atacaban, los esclavos no defenderían la isla sino que se unirían al invasor. Los marineros de color capturados con el resto de la tripulación de Black Bart en 1722 se levantaron en un motín contra las malas condiciones y los «escasos Bienes Comunes» que sufrían de parte de la Marina Real, especialmente teniendo en cuenta que muchos habían pasado mucho

<sup>34</sup> John Gay, *Polly: An Opera*, Londres, 1729.

<sup>35</sup> R. Reynall Bellamy (ed.), *Ramblin' Jack: The Journal of Captain John Cremer*, Londres, J. Cape, 1936, p. 144; Hugh F. Rankin, *The Golden Age of Piracy*, Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1969, p. 82. Véase Consejo de Virginia a la Junta de Comercio, 11 de agosto de 1715, CO 5/1317.

tiempo al «Estilo pirata». Esto significaba, tanto para ellos como para los demás, más comida y mayores libertades.<sup>36</sup>

Este tipo de contactos materiales y culturales eran habituales. Una banda de piratas se estableció en África occidental a principios de la década de 1720, y se mezcló e integró con los kru, conocidos por sus destrezas en cuestiones marítimas (así como por sus revueltas en el Nuevo Mundo cuando fueron esclavizados). Por supuesto, durante muchos años los piratas se mezclaron con la población nativa de Madagascar, lo que ayudó a generar «allí una Raza Mulata oscura». Los intercambios culturales entre marineros y piratas europeos y africanos eran frecuentes, lo que provocaba, por ejemplo, las famosas similitudes entre las canciones africanas y las salomas. En 1743 algunos marineros fueron llevados ante tribunales militares por cantar una «canción de negros» que desafiaba la disciplina. Los amotinados también adoptaban los mismos ritos que realizaban los esclavos antes de las revueltas. En 1731 una banda de amotinados bebieron ron y pólvora y en otra ocasión un marinero señaló sus intenciones rebeldes «Bebiendo Agua del Cañón de un Mosquetón». Sin duda, la piratería no funcionaba según los códigos negros decretados e impuestos en las sociedades esclavistas atlánticas. Algunos tripulantes negros, esclavos o no, encontraban la libertad a bordo de los barcos pirata, que, más allá de las comunidades cimarronas, no era algo sencillo de lograr en el principal teatro de operaciones de los piratas: el Caribe y América del Sur. De hecho, los propios barcos pirata podían considerarse comunidades cimarronas multirraciales, en las que los rebeldes utilizaban las profundidades del mar como otros se servían de las montañas o la selva. El barco del capitán pirata Thomas Cocklyn se llamaba Maroon [Cimarrón] y los piratas solían referirse a sí mismos como «cimarrones».<sup>37</sup>

<sup>36</sup> *History of Pyrates...*, p. 273; Teniente y gobernador Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, 31 de mayo de 1718, *CSPC*, ítem 551, vol. 30 (1717-1718), p. 260.

<sup>37</sup> H. Ross, «Some Notes on the Pirates and Slavers around Sierra Leone and the West Coast of Africa, 1680-1723», *Sierra Leone Studies*, núm. 11, 1928, pp. 16-53; *History of Pyrates...*, p. 131; L. G. Carr Laughton, «Shantying and Shanties», *Mariner's Mirror*, núm. 9, 1923, pp. 48-50; Juicio de John McPherson y otros, Procedimientos del Tribunal de Almirantazgo, Filadelfia, 1731; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, f. 3; Información de Henry Hull (1729), HCA 1/56, ff. 29-30; Información de William Snelgrave (1721), HCA 1/54, f. 128.

¿Qué motivaba a esta variopinta tripulación a hacerse pirata? ¿Por qué arriesgaban el pellejo para navegar bajo la Jolly Roger? Había varias motivaciones. Algunos huían de situaciones complicadas en casa. El capitán William Snelgrave escribió de Simon Jones, uno de sus propios marinos que había optado por unirse a los piratas: «Sus circunstancias en casa eran complicadas. Además, tenía una Mujer a la que no podía amar, y por esos Motivos se sumó a los Piratas y firmó los Estatutos». La valiente mujer pirata Anne Bonny se hizo a la mar para escapar de la asfixiante conducta de su padre. De Stede Bonnet, un hombre con propiedades de una familia gobernante de Barbados, se decía que huía de su mujer. Sin duda muchos otros traían la carga de ser perseguidos por crímenes. Pero estas no eran las motivaciones más frecuentes.<sup>38</sup>

Las explicaciones tradicionales de por qué la gente recurría a la piratería han destacado la codicia y sin duda hay algo de cierto en ello. Muchos de quienes trabajaban en barcos pirata querían dinero, cosa que como proletarios desposeídos necesitaban desesperadamente para vivir. Pero la lucha por el dinero es más compleja que la mera codicia, tal y como los mismos piratas aclararon. El dinero significaba simplemente el medio de ganarse la vida, tal y como el pirata Stephen Smith explicó en una respetuosa carta dirigida al gobernador de Jamaica en 1716. Significaba subsistencia para familias pobres, tal y como los piratas le explicaron a Bennett, coronel de las islas Bermudas en 1718. Significaba escapar de la brutalidad de la vida en el mar «mientras vivieran», tal y como los piratas le explicaron al prisionero Joseph Hollett en 1721. Ahora eran «Caballeros de fortuna».<sup>39</sup>

Interpretaciones recientes se han centrado en las causas sociales de la piratería, destacando las condiciones de trabajo de los buques mercantes y de la Armada.<sup>40</sup> No se trata de ningún descubrimiento reciente

<sup>38</sup> Snelgrave, *New Account...*, pp. 219-220; *History of Pyrates...*, p. 95.

<sup>39</sup> Stephen Smith al gobernador de Jamaica, 23 de septiembre de 1716, CO 137/12, f. 86; Coronel Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, 29 de marzo de 1718, CO 27/10, f. 29; Información de Joseph Hollett (1721), HCA 1/55, f. 11; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, f. 116.

<sup>40</sup> Robert C. Ritchie, *Captain Kidd and the War against the Pirates*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1986; Baer, «Captain John Avery», pp. 1-26; David Cordingly, *Under the Black Flag: The Romance and the Reality of Life among the Pirates*, Nueva York, Random House, 1995; Hans Turley, *Rum, Sodomy, and the Lash: Piracy, Sexuality, and Masculine Identity*, Nueva York, New York University Press, 1999.



(aunque parece haberse olvidado durante dos siglos y medio). Estas causas se conocían en 1716, cuando la piratería atlántica estalló a gran escala. Alguien que conocía todos los motivos fue el autor anónimo del panfleto *Piracy Destroy'd*, un «Oficial de un Barco de la Compañía de las Indias Orientales» que había conversado «con varios de quienes habían participado en las recientes Piraterías en las Indias Orientales» en la década de 1690. El autor considera que las causas de la piratería eran «la depravación generalizada de las costumbres Marineras, y su escaso o nulo sentido de la religión», pero también se basaba en las razones que habían dado los piratas, todas ellas señalaban las brutalidades del trabajo en el mar: la leva, las palizas, la poca comida y los efectos incapacitantes y mortíferos que tenían sobre ellos y sus familias. Algunos piratas mencionaban «ser golpeados sin piedad por sus Oficiales». «Quienes han Navegado en Buques Mercantes», continuaba el oficial, «se quejan de las barbaridades de sus Comandantes, sobre todo al privarles de sustento, al no permitirles [ni] la mitad de lo que es necesario para preservar sus Cuerpos con salud, ya que a menudo sufrían una sed extrema cuando les negaban el Agua, a pesar de que quedaran muchos Toneles cuando llegaban a Puerto». El almirante Edward Vernon reconoció en 1720 que muchos marineros se hacían piratas porque los dueños de los buques mercantes no proporcionaban el avituallamiento necesario a la tripulación.<sup>41</sup>

El experto oficial señaló, aunque no especificó, el punto fundamental: la sed, el hambre, las heridas de los latigazos y la muerte prematura que todo ello provocaba eran cuestiones centrales en la actividad marinera de este periodo, e incluso más fundamentales aún en la decisión de «partir a la aventura pirata». La profesión de marinero era una de las más peligrosas en un periodo de trabajos arriesgados, provocado tanto por causas naturales como motivadas por el hombre. Un dicho frecuente entre marineros era: «Había viruela a bordo, peste entre las cubiertas, el infierno en el castillo de proa y el diablo en el timón». No disponemos de una imagen estadística amplia y fiable de la mortalidad de los marineros de alta mar durante este periodo, pero sí sabemos que en la mortífera trata esclavista africana los índices entre marineros

<sup>41</sup> *Piracy Destroy'd*, Londres, 1700, pp. 3, 10, 4; Edward Vernon a Josiah Burchett, 16 de agosto de 1720, Edward Vernon Letter-Book, enero-diciembre de 1720, Add. MS 40812, British Library, Londres.

eran iguales o superiores a los que se daban entre personas esclavizadas formalmente. Y sabemos que los marineros que habían trabajado en la trata esclavista constituían una minoría de los piratas. Además, durante este periodo los peligros del lugar de trabajo del marinero producían una serie interminable de cuerpos mutilados, siempre visibles en cualquier ciudad portuaria donde los marineros cojos y lisiados mendigaban por todas partes.<sup>42</sup>

Muchos quisieron escapar de las mortíferas condiciones de trabajo predominantes entre 1716 y 1726. John Phillips despotricaba del comerciante capturado John Wingfield, «lo insultó llamándolo Sobrecargo Hijo de P\*, que mataba de hambre a los Hombres y que eran Perros como él quienes mandaban a los hombres a la Piratería». John Jessop prefirió la «Vida jovial» entre los piratas «jurando que era mejor convivir con ellos que estar en el Castillo de la Costa del Cabo», el infame y mortífero fuerte británico de trata esclavista en África occidental. En las horcas de Nueva Providencia en las islas Bahamas, el pirata Daniel Macarty «empezó a hablar [con otros piratas] con Gran Placer y a jactarse de sus antiguas Hazañas cuando eran Piratas, gritando que la Vida Pirata era la única para un Hombre de Espíritu». Los esclavos africanos, como hemos visto, querían escapar de la esclavitud, los pescadores querían escapar del peonaje, los delincuentes querían escapar de largos periodos de servidumbre impuesta y los marineros querían escapar de la leva o de las mortíferas condiciones a bordo del barco.<sup>43</sup>

Algunos marinos se unieron a los piratas para evitar cualquier tipo de trabajo. Un barco mercante transatlántico de 250 toneladas, que tuviera una tripulación de entre 15 y 18 «manos», habría empleado entre 80 y 90 hombres caso de ser apresado por los piratas, en consecuencia habría habido mucho menos trabajo que hacer. Como dijo el pirata Joseph Mansfield en 1722 «el amor por la Bebida y la Vida Holgazana» eran «para él, Motivos más fuertes que Dios». El almirante Vernon conocía esos motivos y quiso abordarlos a su manera. Desde las cárceles de Jamaica tomó a bordo de su fragata a 16 sospechosos de piratería e inmediatamente les asignó un trabajo agotador en la bomba, pensando que «podría ser útil para sacarlos de sus antiguos Caminos» y además,

<sup>42</sup> Morris, *Government and Labor...*, pp. 252-258.

<sup>43</sup> «Proceedings of the Court», HCA 1/99, f. 158; *History of Pyrates...*, p. 656.

«podría ser una Forma de enseñarles... a Trabajar», cosa «que evitaron con Picardía». Woodes Rogers, gobernador de las Bahamas y otro hombre que conocía bien a los piratas, se dieron cuenta de que cuando se trataba de trabajo, «lo odiaban profundamente». Samuel Buck conocía la comunidad pirata de las Bahamas antes de que llegara Rogers y se hizo eco de las palabras del gobernador: «trabajar no va con ellos».<sup>44</sup>

Al final, Walter Kennedy era el típico pirata en algunos aspectos fundamentales. Nació en la pobreza en una ciudad pobre, tenía experiencia en las duras condiciones de la vida en el mar, tanto en el servicio en la Armada como en la marina mercante, aparentemente no estaba casado y rondaba la veintena. Sumados a otros, estos rasgos sirvieron de base cuando, al buscar algo mejor, decidió hacerse pirata. Y además él, como tantos otros, no solo escapaba de circunstancias de opresión. Escapaba *hacia* algo nuevo, una realidad diferente, algo seductor sobre lo que había oído hablar en las historias de su juventud.

---

<sup>44</sup> «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by his Ma[jes]ties Ship Swallow» (1722), HCA 1/99, f. 116; Edward Vernon a Josiah Burchett, 12 de agosto de 1721, Vernon Letter-Book, Add. MS 40813, f. 128; Woodes Rogers al Consejo de Comercio y Plantaciones, 29 de mayo de 1719, CO 23/11; Memorial de Samuel Buck (1720), CO 23/1, f. 103. Una medida cuantitativa de la reducción del trabajo que realizaban los piratas reside en las ratios de toneladas por hombre que se solían utilizar para calcular la productividad de la navegación. En los puertos de Jamaica (1729-1731), Barbados (1696-1698) y Charleston (1735-1739) respectivamente, los marinos mercantes en naves de más de 150 toneladas manejaban 8,6, 10,7 y 12 toneladas por hombre. Los piratas, con cálculos más generales, manejaban solo 3,1 toneladas por persona. Véase James F. Shepherd y Gary M. Walton, *Shipping, Maritime Trade, and the Economic Development of Colonial North America*, Cambridge, Cambridge University Press, 1972, pp. 201-203.

## Capítulo 4

# «El nuevo gobierno del barco»

Barnaby Slush, un «cocinero marino», conocía a los marineros, conocía a los piratas y sabía por qué los primeros se convertían en los segundos. Este sabio pero anónimo analista de la vida en el mar de principios del siglo XVIII explicaba que a quienes arriesgaban sus vidas para navegar bajo la Jolly Roger les motivaba algo más que la codicia. Querían vivir en un nuevo orden social, bajo unas premisas de gobierno diferentes.

Piratas y Bucaneros son Príncipes para [Marineros], ya que allí, como nadie está exento del Trabajo Duro y del Peligro Generalizados, si el Jefe obtiene una Parte Superior a la de sus Camaradas, es porque siempre es el Hombre que Lidera cualquier audaz Empresa; y, sin embargo, por muy valiente que sea en todo lo demás, no se atreve a infringir las leyes comunes de la Equidad, ya que cada Asociado recibe su debida Cuota [...] así, estos *Hostis Humani Generis*, tan grandes ladrones para todo lo demás, son precisamente justos entre ellos; sin lo cual no podrían Subsistir más que una Estructura sin Cimientos.<sup>1</sup>

Sugería que quienes eran demonizados por la clase dirigente de la sociedad como «enemigos comunes de la humanidad», eran héroes para el marinero común. Una razón fundamental estaba en cómo los forajidos organizaban sus barcos, lo que atraía a muchos marineros. ¿Cómo equiparaban «el Trabajo Duro y el Peligro Generalizados» los marineros trabajadores, pobres y variopintos, procedentes de tantos lugares del mundo? ¿Cómo lideraba el «Jefe» en «cualquier audaz Empresa»? ¿Cómo

---

<sup>1</sup> Barnaby Slush, *The Navy Royal: or a Sea-Cook Turn'd Projector*, Londres, 1709, p. viii.

dividían cada parte los camaradas? ¿Cómo recibía su «debida Cuota» cada «Asociado»? ¿Cuáles eran las «leyes comunes de la Equidad» y cómo las implementaban los piratas? ¿Cómo conseguían ser «precisamente justos entre ellos»? ¿Qué significaba la justicia para quienes las leyes que preveían «llevarles ante la justicia» terminaba en la horca?

Este capítulo explora estas cuestiones dentro de una historia social y cultural más amplia del barco pirata, centrándose en su organización social y en las relaciones entre las personas que navegaban en este. Plantea que la piratería, en su mayor parte, representaba una forma de vida elegida voluntariamente por muchos hombres que desafiaban directamente las formas de la sociedad de las que se autoexcluían. Bajo la Jolly Roger, «el anuncio del Rey Muerte», y mucho más allá del alcance de las autoridades tradicionales, se definió un nuevo orden social en el que los piratas tuvieron, como planteaba Walter Kennedy, «la decisión sobre sí mismos».<sup>2</sup>

La experiencia marinera de trabajo, clase y poder descrita en los capítulos anteriores tuvo una influencia fundamental en la forma en que los piratas organizaron su actividad diaria. Los relatos contemporáneos que defienden que los piratas «no tenían un mando regular» confundieron un orden social diferente —diferente al orden de los buques corsarios, mercantes y de Marina— con el desorden. Este nuevo orden social, articulado en la organización del barco pirata, fue concebido y construido por los propios piratas. Su sello distintivo era un igualitarismo brusco, improvisado, pero efectivo que colocaba la autoridad en las manos colectivas de la tripulación, lo que significa que los valores centrales de la cultura más amplia del marinero común estaban institucionalizados a bordo del barco pirata. Era un mundo al revés, lo veremos al analizar cómo los piratas tomaban sus decisiones, cómo designaban y elegían a sus líderes, y cómo organizaban la distribución del saqueo, la comida y la disciplina; en resumen, cómo creaban y perpetuaban su cultura. Ellos, y todos sus formidables adversarios, eran conscientes de que los piratas habían creado «un nuevo gobierno del barco».<sup>3</sup>

<sup>2</sup> S. Charles Hill, «Episodes of Piracy in Eastern Waters», *Indian Antiquary*, núm. 49, 1920, p. 37; Arthur L. Hayward, *Lives of the Most Remarkable Criminals*, Londres, 1735 (reedición, Nueva York, Dodd, Mead, 1927), p. 37.

<sup>3</sup> William Betagh, *A Voyage round the World*, Londres, 1728, p. 148; G. T. Crook, *The Complete Newgate Calendar*, Londres, Navarre Society, 1926, vol. 3, p. 60.

\*\*\*

Aunque a principios del siglo XVIII el orden social del barco pirata representaba algo nuevo, llevaba mucho tiempo tomando forma. La piratería en sí era antigua y había cambiado con el tiempo. En el Atlántico británico, la piratería había estado durante mucho tiempo al servicio de las necesidades del Estado y de la comunidad de mercaderes. Sin embargo, se dio curso a una tendencia a largo plazo según la cual el control de la piratería pasó de lo más alto de la sociedad a lo más bajo, del más alto funcionariado del Estado (a finales del siglo XVI), a los grandes comerciantes (a principios del siglo XVII), a personas menos poderosas, generalmente mercaderes coloniales (a finales del siglo XVII) y por último al hombre común de las profundidades (a principios del siglo XVIII). Cuando este traspaso llegó a la base, cuando los marinos, como piratas, organizaron un mundo social ajeno a los dictados de las autoridades mercantiles e imperiales y lo utilizaron para atacar la propiedad de los mercaderes (como ya habían empezado a hacer en la década de 1690), entonces quienes controlaban el Estado recurrieron a la violencia masiva, tanto militar (la Armada) como penal (la horca), con el fin de erradicar la piratería, tal y como veremos en los capítulos 7 y 8.<sup>4</sup>

Pasó mucho tiempo hasta que los marinos lograron controlar el barco y organizar su sociedad en miniatura tal y como ellos querían. Las luchas que, en las décadas de 1640 y 1650, libraron los marineros en la Inglaterra revolucionaria por la subsistencia, los salarios y sus derechos, así como en contra de la leva y la disciplina violenta adoptaron una forma nueva y más independiente entre los bucaneros de América. A pesar incluso de que la actividad bucanera beneficiaba a las clases altas de Inglaterra, Francia y Países Bajos en sus luchas del Nuevo Mundo contra su enemigo común, España, los marinos corrientes empezaron a desarrollar su propia tradición, que entonces se llamaba la Disciplina de Jamaica o la Ley de los Corsarios. La tradición, que las autoridades consideraban la antítesis de la disciplina y la ley, impulsaba una concepción

---

<sup>4</sup> Véase el que debería clasificarse como uno de los mejores libros que se ha escrito sobre piratería, Robert C. Ritchie's *Captain Kidd and the War against the Pirates*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1987, pp. 147-151. La religión y el antagonismo nacional tuvieron una menor influencia en la piratería del siglo XVIII que en el XVII, cuando el odio a la España católica alimentaba a muchos bucaneros.

característica de la justicia y una hostilidad de clase hacia los capitanes de los barcos, sus dueños y los caballeros aventureros. También incluía controles democráticos sobre la autoridad y el amparo a los heridos.<sup>5</sup> Al crear su propio orden social, los bucaneros recurrieron a la utopía campesina llamada el País de Cucaña, donde se aboliría el trabajo, se redistribuiría la propiedad, se restauraría la salud, se equipararían las diferencias sociales y la comida sería abundante. También se apoyaron en las costumbres marítimas internacionales, en las que los antiguos marineros medievales dividían el dinero y los bienes en partes iguales, consultaban colectiva y democráticamente las cuestiones del momento y elegían cónsules para dirimir las diferencias entre el capitán y la tripulación.<sup>6</sup>

Quienes iniciaron esta tradición eran lo que un oficial inglés del Caribe llamó «los marginados de todas las naciones»: convictos, prostitutas, deudores, vagabundos, esclavos y siervos por contrato fugados, radicales religiosos y prisioneros políticos, todos ellos habían migrado o se habían exiliado a los nuevos asentamientos «al otro lado de la raya». Otro administrador real explicaba que los bucaneros eran antiguos sirvientes y «todos [eran] hombres de circunstancias desafortunadas y desesperadas». Muchos bucaneros franceses, como Alexander Ezquemelin, habían trabajado en régimen de servidumbre y antes habían sido trabajadores textiles y jornaleros. La mayoría de los bucaneros eran ingleses o franceses, pero también se sumaron hombres neerlandeses, irlandeses, escoceses, escandinavos, nativos americanos y africanos, a menudo huidos de un modo u otro de las atrocidades del incipiente sistema de plantaciones caribeño.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> P. K. Kemp y Christopher Lloyd, *Brethren of the Coast: Buccaneers of the South*, Nueva York, St. Martin's Press, 1960; Carl Bridenbaugh y Roberta Bridenbaugh, *No Peace beyond the Line: The English in the Caribbean, 1624-1690*, Nueva York, Oxford University Press, 1972; C. H. Haring, *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, Londres, 1910 (reedición Hamden (CO), Archon Books, 1966), pp. 71, 73; J. S. Bromley, «Outlaws at Sea, 1660-1720: Liberty, Equality, and Fraternity among the Caribbean Freebooters» en Frederick Krantz (ed.), *History from Below: Studies in Popular Protest and Popular Ideology in Honour of George Rudé*, Montreal, Concordia University, 1985, p. 3. Para una ampliación de algunos de estos puntos, véase Peter Linebaugh y Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press, 2000, cap. 5 [ed. cast.: *La hidra de la revolución*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2022].

<sup>6</sup> Véase A. L. Morton, *The English Utopia*, Londres, Lawrence & Wishart, 1952, cap. 1; F. Graus, «Social Utopias in the Middle Ages», *Past and Present*, núm. 38, 1967, pp. 3-19; William McFee, *The Law of the Sea*, Filadelfia, Lippincott, 1951, pp. 50, 54, 59, 72.

<sup>7</sup> Kemp y Lloyd, *Brethren of the Coast*, 3; Bridenbaugh y Bridenbaugh, *No Peace beyond the Line...*, pp. 62, 176; Alexander Ezquemelin, *The Buccaneers of America*, Ámsterdam,

Estos trabajadores vagaron hasta islas deshabitadas, donde formaron comunidades cimarronas. Sus asentamientos autónomos eran multiétnicos y se organizaban en torno a la caza y la recolección, cazaban ganado salvaje y cerdos y recolectaban el oro del rey de España. Estas comunidades combinaban la experiencia de los campesinos rebeldes, los soldados desmovilizados, los pequeños propietarios desposeídos, los trabajadores desempleados y de otras realidades de distintas naciones y culturas, entre ellas de los pueblos kalinago, guna y miskito.<sup>8</sup> Uno de los recuerdos y experiencias más potentes que subyace en la cultura bucanera, según escribe Christopher Hill, fue la Revolución inglesa: «Una cifra sorprendente de ingleses radicales emigraron a las Indias Occidentales bien justo antes o justo después de 1660», entre ellos *rangers*, cuáqueros, familistas, anabaptistas, soldados radicales y otros que «tenían ideas surgidas en la Inglaterra revolucionaria». Algunos bucaneros cazaban y recolectaban vestidos con «las descoloridas chaquetas rojas del Nuevo Ejército Modelo». Uno era «un Hombre mayor corpulento, de pelo cano y buen corazón», de 84 años, «que había servido con Oliver en tiempos de la Rebelión irlandesa, tras lo cual estuvo en Jamaica y desde entonces se hizo Corsario». En el Nuevo Mundo veteranos como él insistían en la elección democrática de sus oficiales como habían hecho en el ejército revolucionario al otro lado del Atlántico. Otra fuente de cultura bucanera, según J. S. Bromley, fue una ola de revueltas campesinas que sacudió Francia en la década de 1630. Muchos filibusteros franceses llegaron como *engagés*, «de zonas afectadas por levantamientos campesinos contra el *fisco* real y la proliferación de agentes de la corona». Quienes protestaban «habían demostrado capacidad de autoorganización, para construir “comunidades”, elegir diputados y promulgar *Ordonnances*», todo ello en nombre del «pueblo Común».

---

1678; reedición, Annapolis, Naval Institute Press, 1993 [ed. cast.: *Los bucaneros de América*, trad. por Dr. de la Buena Maison, Madrid, Valdemar, 1999].

<sup>8</sup> Richard Price, *Maroon Societies: Rebel Slave Communities in the Americas*, 2ª ed., Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1979 [ed. cast. *Sociedades cimarronas. Comunidades esclavas rebeldes en las Américas*, trad. por Lucio Fernando Oliver Costilla, Siglo XXI, 1981, Ciudad de México]. Los piratas siguieron llevando la que llamaban vida cimarrona hasta la década de 1720. Véase Análisis de Thomas Jones, febrero de 1724, Documentos del Tribunal Superior de Almirantazgo (HCA) 1/55, f. 52, Oficina de Registro Público, Londres.



Estas experiencias, una vez llevadas a las Américas, definieron el modo de vida entre los bucaneros de los «Hermanos de la Costa».<sup>9</sup>

Las primeras experiencias pasaron a generaciones posteriores de marineros y piratas de la mano de las almas más robustas que, contra todo pronóstico, sobrevivieron con longevidad en el trabajo marinerero. Cuando en 1689 un capitán corsario subió a bordo a cuatro bucaneros experimentados, contaba con que «serían un desorden en sí mismo, pero la ventaja de su conversación y su inteligencia le obligó después a dispersarlos entre la Compañía de Barcos». Algunos de los veteranos sirvieron como corsarios jamaicanos durante la guerra de Sucesión Española y luego participaron en la nueva piratería tras el Tratado de Utrecht. La Disciplina de Jamaica y los expolios que permitió también perduraron en las leyendas, las canciones, los romances y en la memoria popular, como vimos en el caso de Walter Kennedy; por no hablar de las famosas historias publicadas (y a menudo traducidas) por Alexander Exquemelin, Père Jean-Baptiste Labat y muchas otras personas que conocían de primera mano la vida entre los bucaneros.<sup>10</sup> Por lo tanto, cuando los marineros se encontraron con las mortíferas condiciones de la vida en el mar de finales del siglo XVII y principios del XVIII, mantenían en su memoria viva un orden social alternativo.

\*\*\*

Los códigos de los bucaneros evolucionaron en los estatutos de los piratas posteriores, entre los que prevaleció una sorprendente uniformidad de normas y costumbres. Cada barco funcionaba según los términos de estos convenios, que se redactaban al inicio de la travesía o al elegir un nuevo capitán y consensuarlo entre la tripulación. Con estos acuerdos por escrito, la tripulación asignaba la autoridad, distribuía el saqueo, la

<sup>9</sup> Christopher Hill, «Radical Pirates?» en Margaret Jacob y James Jacob (eds.), *The Origins of Anglo-American Radicalism*, Londres, George Allen & Unwin, 1984, p. 20; William Dampier, *A New Voyage around the World*, Londres, 1697, pp. 219-220; Kemp y Lloyd, *Brethren of the Coast...*, p. 17; Bromley, «Outlaws at Sea...», pp. 6, 8, 9.

<sup>10</sup> «Simsons Voyage», Sloane MSS 86, British Library, Londres, p. 43; Bromley, «Outlaws at Sea...», p. 17; Marcus Rediker, «The Common Seaman in the Histories of Capitalism and the Working Class», *International Journal of Maritime History*, núm. 1, 1989, pp. 352-353.

comida y otros recursos, y hacía cumplir la disciplina.<sup>11</sup> Estos acuerdos convertían al capitán en «títtere» de su tripulación o como indicaba el capitán Charles Johnson: «Le permitían ser Capitán, a Condición, de que ellos fuesen sus Capitanes».<sup>12</sup>

Buscando a alguien que fuera valiente de temperamento y ducho en la navegación, los hombres elegían a su líder. Querían un liderazgo por medio del ejemplo, y no de la jerarquía y del estatus atribuidos. Por eso, otorgaban pocos privilegios, ni él «ni ningún otro Oficial puede recibir más [comida] que cualquier otro hombre, tampoco puede el Capitán mantener su Camarote para sí mismo».<sup>13</sup> Algunos piratas «criticaban al Capitán, pero con todo, Nadie lo veía como una Marca de Favor o Distinción, ya que todo el mundo se acercaba para comer y beber con él a su Gusto». Un capitán mercante prisionero de los piratas señaló disgustado que los miembros de la tripulación dormían en el barco donde quisieran, «al propio Capitán no se le permitía una Cama». Los piratas «se tomaban la libertad de distribuirse por todas partes del barco», una práctica que llamaban algo así como «asentamientos accidentados». La determinación a la hora de reorganizar el espacio y el privilegio a bordo del barco era fundamental a la hora de redefinir las relaciones sociales marítimas.<sup>14</sup>

La tripulación otorgaba al capitán autoridad incuestionable «para luchar, perseguir o al ser perseguidos» pero «en cualquier otra Cuestión,

---

<sup>11</sup> Schonhorn..., Londres, 1724, 1728 (reedición Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1972), pp. 167, 211-213, 298, 307-308, 321 (en lo sucesivo citado como *History of Pyrates...*); Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 37; Información de Alexander Thompson (1723), HCA 1/55, f. 23; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1734, p. 220; «Trial of William Phillips and Others» (1724), en John Franklin Jameson (ed.), *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, Nueva York, Macmillan, 1923, p. 337; Hugh F. Rankin, *The Golden Age of Piracy*, Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1969, p. 31.

<sup>12</sup> *History of Pyrates...*, p. 213.

<sup>13</sup> Clement Downing, *A Compendious History of the Indian Wars, 1737*; reedición Londres, Oxford University Press, 1924, p. 99; *History of Pyrates...*, pp. 121, 139, 167-168, 195, 208, 214, 340, 352; Snelgrave, *New Account...*, p. 199; *Trials of Eight Persons Indicted for Piracy*, Boston, 1718, p. 24; Abel Boyer, *The Political State of Great Britain*, 60 vols., Londres, 1711-1740, vol. 28, p. 152; George Roberts [Daniel Defoe?], *The Four Years Voyages of Captain George Roberts*, Londres, 1726, p. 39.

<sup>14</sup> «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by his Ma[jes]ties Ship Swallow», 1722, HCA 1/99, f. 10; Snelgrave, *New Account...*, p. 217; *History of Pyrates...*, pp. 213-214; Downing, *Compendious History*, p. 99.

se regía por la Mayoría». <sup>15</sup> Un capitán mercante escandalizado apuntó: «El Capitán parece no tener Forma de Mando, pero en el momento de la Persecución o Enfrentamiento, su [poder] es absoluto». Si la mayoría lo elegía, también lo destituía. A los capitanes se les arrebatava su posición por cobardía, crueldad o si se oponían «a tomar y saquear Buques Ingleses». <sup>16</sup> Un capitán sufrió la cólera de su tripulación, cargada de conciencia de clase, por ser demasiado «Caballeresco». <sup>17</sup> A veces, un capitán despótico era ejecutado de forma sumaria. Recordemos el comentario de Walter Kennedy de que la mayoría de los ladrones del mar «tras haber sufrido el maltrato de sus oficiales, tomaban cuidadosas precauciones ante cualquier mal similar» al organizar su propio mando. La selección democrática de oficiales era diametralmente opuesta a la organización del mando, casi dictatorial, en el servicio mercante y en la Marina Real. <sup>18</sup>

Para evitar el mal uso de la autoridad, los piratas elegían a un oficial llamado segundo de a bordo, cuyos poderes contrarrestaban los del capitán. William Snelgrave explicaba que el segundo de a bordo «era responsable de la Inspección general de todas las Cuestiones y a menudo controlaba las Órdenes del Capitán: Esta Persona también era el primer Hombre en abordar el Barco que atacaran o en ir al Barco en cualquier Empresa desesperada». Otro prisionero, el capitán Richard Hawkins, se refirió al segundo de a bordo como «Director jefe» del barco pirata. El capitán Charles Johnson escribió: «La Opinión del Segundo es como la del Muftí entre los *Turcos*, el Capitán no puede hacer nada que el Segundo de a bordo no apruebe. Podríamos decir que el Segundo es una humilde Imitación del Tribuno de la Plebe *Romano*, hablaba en nombre de la Tripulación y defendía sus Intereses». Johnson

<sup>15</sup> *History of Pyrates...*, p. 139; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 37; Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 153; B. R. Burg, «Legitimacy and Authority: A Case Study of Pirate Commanders in the Seventeenth and Eighteenth Centuries», *American Neptune*, núm. 37, 1977, pp. 40-49.

<sup>16</sup> Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 153; Análisis de John Brown (1717), en *Privateering and Piracy*, Jameson, p. 294; *History of Pyrates...*, pp. 139, 67; George Francis Dow y John Henry Edmonds, *The Pirates of the New England Coast, 1630-1730*, Salem (MA), Marine Research Society, 1923, p. 217; *Trials of Eight Persons...*, p. 23; Richard B. Morris, «The Ghost of Captain Kidd», *New York History*, núm. 19, 1938, p. 282.

<sup>17</sup> Snelgrave, *New Account...*, p. 199; Burg, «Legitimacy and Authority...», pp. 44-48.

<sup>18</sup> Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 37; *History of Pyrates...*, pp. 42, 296, 337.

también se refirió al segundo de a bordo como un «Magistrado civil» y un «primer ministro». Como un muftí, el segundo era el guardián de la tradición pirata, quien emitía el juicio final sobre la práctica cultural. Como un tribuno en la antigua Roma (originalmente, el líder de la tribu), protegía al pueblo de los poderosos, a los plebeyos de los patricios. El segundo, que no se consideraba un oficial en el servicio mercante sino más bien un marino «inteligente» (es decir, con conocimientos y experiencia), se elevaba entre los piratas a una posición extremadamente valorada de confianza, autoridad y poder.<sup>19</sup>

Uno de los principales propósitos del segundo de a bordo era impedir el uso mortificante y divisorio del privilegio y el cargo, que caracterizaba la distribución de «lo necesario para la vida» en otras realidades marítimas. Repartía la comida entre la tripulación de forma igualitaria y justa, una práctica especialmente importante cuando las provisiones escaseaban y la tripulación tenía poco dinero. «Ponen todo al cuidado del segundo, quien reparte todo con Equidad entre todos ellos, cada Hombre o Chico en faena por igual», escribía el marinero Clement Downing.<sup>20</sup> Como el hombre de mayor confianza a bordo del barco, el segundo de a bordo era el encargado de todos los botines, desde su captura inicial hasta el tránsito y almacenamiento en el barco pirata y la distribución entre la tripulación. Esta responsabilidad comenzaba con la selección y organización del grupo de abordaje que atacaría la posible presa o abordaría una nave que ya se hubiera rendido. Dado que los integrantes del grupo de abordaje tenían privilegios especiales, la elección de las mejores armas a bordo (normalmente pistolas) o un nuevo cambio de ropa, los hombres a veces «enredaban entre ellos» para obtener el derecho de ir al abordaje. Así el segundo debía regular el acceso de la forma más justa posible. En algunos barcos el segundo

---

<sup>19</sup> *History of Pyrates...*, p. 423, 591; Boyer, *Political State...*, vol. 28, pp. 151, 153; Snelgrave, *New Account...*, pp. 200, 272; Lloyd Haynes Williams, *Pirates of Colonial Virginia*, Richmond (VA), Dietz Press, 1937, p. 19; *History of Pyrates...*, pp. 138-39, 312. Ralph Davis, en *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, Macmillan, 1962, analiza el papel bastante distinto del segundo de a bordo en la marina mercante (p. 113).

<sup>20</sup> Roberts, *Four Years Voyages...*, pp. 37, 80; Snelgrave, *New Account...*, pp. 199-200, 238-239; *History of Pyrates...*, pp. 213-225; *Trials of Eight Persons...*, pp. 24, 25; *Tryals of Thirty Six Persons for Piracy*, Boston, 1723, p. 9; *Boston News-Letter*, 15 de julio de 1717; Downing, *Compendious History...*, p. 99.

de a bordo tenía «registros de guardias» o listas como forma de darle a todo el mundo la misma oportunidad de abordar presas marítimas. En otros simplemente preguntaban: «¿Quién va al abordaje?» y seleccionaban el grupo entre los voluntarios; quienes acababan de incorporarse a la tripulación solían quedar excluidos. Había veces que los voluntarios eran tan numerosos que casi hundían los barcos.<sup>21</sup>

Una vez a bordo, el segundo se encargaba de la presa, reuniendo a los marineros y preguntándoles, como veremos, cómo les trataba su capitán. Aprovechaba la ocasión para preguntarles también si querían unirse al barco pirata, con lo que normalmente obtenía algunos voluntarios. Luego se paseaba por la nave apresada, observando la mercancía y valorando «qué consideraba apropiado para el uso de la Compañía», mientras se movía de un barco a otro. De nuevo a bordo de su propio barco «llevaba un libro» para registrar debida y justamente la parte de cada uno. Sam Bellamy, segundo de a bordo que supervisó entre 20.000 y 30.000 libras de oro y plata, «declaró a la compañía que si algún hombre quería Dinero, podía tenerlo». Peter Hooff testificó que a bordo del Whydah [Ouidah, Benín]: «El dinero se guardaba en Cofres entre Cubiertas sin ninguna Supervisión, pero nadie cogía nada sin el Permiso del Segundo de a bordo». En otro barco el botín se guardaba en un «Cofre de hierro llamado el Cofre de la Compañía». El segundo era el guardián del «Cofre común».<sup>22</sup>

La función del segundo de a bordo para contener la autoridad dentro de un ejecutivo dual y representativo era una característica fundamental de la organización entre piratas y, como tal, influyó en la formación de nuevos barcos. El segundo, que era en parte tribuno, en parte mediador, en parte tesorero y en parte quien mantenía la paz en un barco, solía convertirse en capitán cuando otra embarcación era apresada y se convertía en barco pirata, cuando el barco original estaba abarrotado o si se encontraba dividido en discordia. Calico Jack Rakam, Paul Williams, así como algunos otros capitanes piratas, habían

<sup>21</sup> *Trials of Eight Persons...*, p. 24; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, ff. 35, 40, 90, 163.

<sup>22</sup> *Trials of Eight Persons...*, pp. 24, 25; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, f. 90; Capitán Peter Solgard a los lores del Almirantazgo, 12 de junio de 1723 Documentos del Almirantazgo (ADM) 1/2452, Oficina de Registro Público, Londres; Información de Thompson, HCA 1/55, f. 23.

sido antes segundos de a bordo y por tanto habían obtenido la confianza, así como los votos, de sus tripulaciones. De este modo se institucionalizaron los límites que los piratas plantearon a la autoridad y de este modo pasaron de barco en barco.<sup>23</sup>

Y aun así, ni el capitán ni el segundo representaban la mayor autoridad en el barco pirata. Ese honor le correspondía al consejo común, que se reunía habitualmente y en el que participaban todos los hombres, desde el capitán hasta quien ocupara el trinquete. Las decisiones que tenían mayor relevancia para el bienestar de la tripulación se tomaban en reuniones abiertas que incluían animados e incluso agitados debates. Al hacer soberana a la tripulación, los piratas se basaban en las antiguas costumbres marineras que habían desaparecido en torno a 1700, según las cuales el comandante de un buque mercante consultaba a toda su tripulación (que a menudo era dueña de la mercancía en cierta medida) al tomar las decisiones importantes. Los filibusteros también conocían la tradición naval, el consejo de guerra, en el que los oficiales más importantes de un barco o de la flota se reunían para planificar la estrategia, y también democratizaron esta costumbre. La reunión de la ciudad flotante reconocía la verdad tras el viejo dicho: «Todos estamos en el mismo barco».<sup>24</sup>

El principal propósito del consejo, como se planteaba anteriormente, era elegir a los oficiales, en primer lugar al capitán y al segundo, pero también a oficiales menores, sobre todo si la tripulación superaba el número mínimo de trabajadores cualificados como los carpinteros. Cierta tripulación llevó esta lógica hasta el punto de elegir al segundo contra-maestre. El consejo también determinaba cuestiones cómo donde se podrían encontrar las mejores presas marítimas o cómo debía resolverse algún disenso conflictivo. Cuando Edward England propuso que él y su barco consorte atacaran la región portuguesa de Goa en la costa occidental de la India, los hombres se reunieron en consejo y debatieron la

<sup>23</sup> Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 151; Snelgrave, *New Account...*, p. 272; *History of Pyrates...*, pp. 138-139, 312; *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719, p. 37.

<sup>24</sup> *History of Pyrates...*, pp. 88-89, 117, 145, 167, 222-225, 292, 595; *Trials of Eight Persons...*, p. 24; Downing, *Compendious History...*, pp. 44, 103; HCA 24/132; Hill, «Episodes of Piracy...», pp. 41-42, 59; Roberts, *Four Years Voyages*, pp. 55, 86; Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 153. La cita es de *Voyage...* de Betagh, p. 148.

cuestión, pero «no lograron alcanzar un acuerdo, por lo que se dirigieron hacia el sur». Lo que ocurrió con England y su tripulación no era algo raro, ya que los piratas rasos solían imponerse ante las voluntades y los criterios de sus oficiales. En una ocasión los capitanes Sam Bellamy y Paul Williams querían «devolverle al [capitán mercante Samuel] Beer sus Balandras tras haberse hecho con la Carga, pero la Tripulación del Barco ordenó hundirlas». Pasó lo mismo con Edward Low y Francis Spriggs, que se vieron «superados por los Votos». Los piratas también votaban qué castigos aplicar a quienes violaban los estatutos, así como las peticiones de liberación de prisioneros y forzados, a las que a veces accedían y otras veces denegaban.<sup>25</sup>

Las decisiones que tomaba el consejo eran sagradas. Incluso el capitán más valiente no se atrevía a cuestionar su poder. De hecho, estos consejos retiraron a varios capitanes y a otros oficiales de sus puestos. Thomas Anstis perdió su puesto como capitán cuando los piratas lo rebajaron de rango, haciéndolo marinero común en el barco que en su día había dirigido. Charles Vane fue considerado un cobarde por su tripulación y fue retirado de la capitanía. La compañía de Charles Martel lo depuso por su crueldad en el trato a la tripulación y a los prisioneros, y eligió a un hombre «más justo» en su lugar. La mayoría de la tripulación de Bartholomew Roberts consideraba que David Simpson, un «viejo pirata» se había convertido en un segundo de a bordo despiadado: «Ellos lo expulsaron». La democracia a bordo, sobre todo para quienes habían trabajado mucho tiempo y con mucho esfuerzo en entornos laborales totalitarios, podía resultar embriagadora. Algunas tripulaciones utilizaban el consejo sistemáticamente «decidiendo cualquier cosa según la mayoría de votos», otros utilizaban el consejo como un tribunal. Les encantaba votar, afirmaba un capitán capturado, «todos los Asuntos de los Piratas se llevaban así». De hecho, había «tan poco Gobierno y Subordinación» entre los piratas que «en Ocasiones, todos eran Capitanes y Líderes». El capitán de la Armada Humphrey Orme, que capturó e interrogó a una banda de piratas en 1723, resumió brevemente la situación: «El disfrute de puestos a bordo [de los

<sup>25</sup> «Proceedings of the Court», HCA 1/99, f. 159; Hill, «Episodes of Piracy...», p. 42; *Boston News-Letter*, 29 de abril de 1717; Declaración de John King (1719), HCA 24/132; Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 152; «Trial of Thomas Davis» (1717), en *Privateering and Piracy...*, p. 307.

barcos pirata] es muy precario, depende íntegramente de la voluntad y el capricho de la tripulación». <sup>26</sup>

La distribución del botín estaba expresamente regulada por los estatutos del barco, que asignaban las recompensas en función de las destrezas y las responsabilidades de cada miembro de la tripulación. Los piratas utilizaban el sistema de cuotas precapitalista para repartir sus ganancias. El capitán y el segundo recibían entre una y media y dos partes; artilleros, contra maestres, oficiales, carpinteros y doctores una parte y media o una parte y un cuarto, todos los demás recibían cada cual una parte. <sup>27</sup> Este sistema de pago representaba un cambio radical frente a las prácticas en el servicio mercante, la Marina Real y el corsarismo. Equilibraba una elaborada jerarquía de rangos de pago y reducía significativamente la disparidad entre la parte superior e inferior del escalafón. De hecho, este debió de ser uno de los planes más igualitarios de disposición de recursos que se pudiera encontrar en ningún lugar a principios del siglo XVIII. Si (como sugería Philip Gosse, reputado historiador sobre la piratería) «los mejores entre todos los marineros son los piratas», la distribución equitativa del saqueo y la camaradería se pueden entender como el trabajo de unos hombres que valoraban y respetaban las destrezas de sus camaradas. Al expropiar un barco mercante (tras un motín o una captura), los piratas tomaban los medios de producción marítima y los declaraban propiedad común de quienes habían hecho su trabajo. Abolieron la relación salarial, fundamental en el proceso de acumulación capitalista. Por lo tanto, más que trabajar por un salario con las herramientas y la máquina (el barco) propiedad de un mercader capitalista, los piratas dirigían el barco como propio y compartían de forma igualitaria los riesgos de su aventura común. <sup>28</sup>

<sup>26</sup> Información de Henry Treehill (1723), HCA 1/18, f. 38; *History of Pyrates...*, pp. 139, 67; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, ff. 36, 62; *An Account of the Conduct and Proceedings of the Late John Gow, alias Smith, Captain of the Late Pirates*, Londres, 1725 (reedición Edimburgo, Gordon Wright Publishing, 1978), introducción; Orme, citado en *The Pirate Wars*, Peter Earle, Londres, Methuen, 2003, p. 164.

<sup>27</sup> *History of Pyrates...*, pp. 211-212, 307-308, 342-343; Dow y Edmonds, *Pirates of New England...*, pp. 146-147; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 37; *Tryals of Bonnet...*, p. 22; Morris, «Ghost of Captain Kidd...», p. 283.

<sup>28</sup> Philip Gosse, *The History of Piracy*, Nueva York, Tudor, 1932, p. 103; John Biddulph, *The Pirates of Malabar; and, An Englishwoman... in India*, Londres, Smith, Elder, 1907, pp. x, 155; [John Fillmore], «A Narrative of the Singular Sufferings of John Fillmore and



Los estatutos o en algunos casos las costumbres piratas regulaban cuidadosamente la distribución de comida y bebida bordo del barco, siendo para muchos el principal motivo por el que se decidían a «partir a la aventura pirata». En 1724, un marinero amotinado a bordo del *George Galley* cuando su capitán le ordenó plegar la vela de la mesana le respondió: «en Tono huracán y con cierto Desdén, Así como Comamos, trabajaremos». Otros amotinados simplemente insistían en que «no era su labor morir de hambre» y que si el capitán así lo provocaba, la horca no sería mucho peor. Una vieja broma entre marineros enfadados y desnutridos, era que en caso de que el motín no triunfara, sus cuerpos serían tan ligeros que no los podrían colgar.<sup>29</sup>

Los marineros, convertidos en piratas, cambiaron esto. Quienes habían padecido durante mucho tiempo de provisiones escasas o podridas en otros trabajos marítimos comían y bebían «de una Forma indiscriminada y descontrolada» que era en realidad su costumbre. Trabajaban tanto «bajo los efectos de un Buen Tazón de Ponche» que la sobriedad a veces ponía «al Hombre bajo Sospecha de preparar un Complot contra la Mancomunidad». Los compañeros del barco se burlaban de un hombre siempre sobrio llamado Thomas Wills apodándolo el «Presbiteriano». El primer elemento en los estatutos de Bartholomew Robert garantizaba que todo hombre «Votara en Cuestiones del Momento» y otorgaba «igual Título» a «provisiones frescas» y «fuertes Licores», una muestra de cómo la democracia política y económica podrían estar vinculadas. Para un hombre (y seguramente para muchos) que se sumara a las filas piratas, beber era más importante que la riqueza que pudiera obtener. La mayoría habrían suscrito el lema «Ninguna Aventura sin tener la Tripa Llena».<sup>30</sup>

No sorprende que muchos analistas de la vida pirata señalaran el carácter carnavalesco de las costumbres piratas: comer, beber, jugar, bailar

---

Others on Board the Noted Pirate Vessel Commanded by Captain Phillips», *Buffalo Historical Society, Publications*, vol. 10, 1907, p. 32; *History of Pyrates...*, pp. 212, 308, 343; Dow y Edmonds, *Pirates of New England...*, p. 147; Pirata Jeremiah Huggins, citado en «Ghost of Captain Kidd», Morris, p. 292; Hill, «Episodes of Piracy...», p. 57.

<sup>29</sup> *An Account of... the Late John Gow*, 3. Inmediatamente después del motín, los piratas buscaban una presa marítima, «con Vino, si es posible, pues era lo que más Ansiaban» (13). Véase también *History of Pyrates...*, pp. 307, 319.

<sup>30</sup> *History of Pyrates...*, pp. 129, 135, 167, 222, 211, 280, 205, 209, 312, 353, 620; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, f. 151; *American Weekly Mercury*, 17 de marzo de 1720; Snelgrave, *New Account...*, pp. 233-238.

y la algarabía; hubo quien consideró ese «Desorden infinito» contrario a la buena disciplina en el mar. Tenían razón, la vida a bordo a veces se descontrolaba, pero de nuevo *esa* era la intención, ya que los piratas no vivían bajo ningún control más que el suyo. El capitán Snelgrave hablaba de la ferocidad con la que los piratas que acompañaban a Howell Davis comían y bebían en una nave apresada. Generaron «tales Desperdicios y Destrucción» durante el pillaje, que Snelgrave aseguró que «un grupo [más] numeroso de estos Villanos podría destruir una gran Ciudad en poco tiempo». Con poleas y aparejos, izaron desde las cubiertas inferiores «gran número de Barricas de *Clarete* y *Brandy Francés*». Rápidamente «retiraron las Tapas y sumergieron Latas y Cuencos para beber». En cuanto aquellos toneles estuvieron vacíos, subieron más. Poco después se estaban arrojando «Cubos llenos» de clarete y de brandy los unos a los otros, y al final del día «fregaron las Cubiertas con lo que quedaba en los Toneles». No eran más moderados en su gestión del licor embotellado. «No se tomaban la molestia de sacarles el corcho, sino que, como ellos decían, mellaban las Botellas, es decir, les arrancaban el cuello con un Sable, por lo que una de cada tres solía romperse». En resumen, «causaban tales estragos» con el licor embotellado que «en pocos días no quedaba una Botella». Algo similar sucedió entre la tripulación de Edward England, que celebró la Navidad «de la forma más descontrolada posible», durante tres días, en los que dieron cuenta de casi dos tercios de sus provisiones frescas. Sin duda, semejante despilfarro provocaba encuentros como el que consta entre unos piratas y el capitán John Brett en una embarcación recién apresada en junio de 1716: los forajidos «maldijeron al Declarante y le hicieron traer su Licor a bordo». <sup>31</sup>

Así eran felices los piratas. De hecho, «feliz» es la palabra que más se usaba para describir el estado de ánimo y el modo de vida a bordo de un barco pirata. En 1718, aquello quedó claro involuntariamente en el testimonio presentado en los juicios de Stede Bonnet y sus hombres en Charleston, Carolina del Sur. Cuando James Killing señaló a algunos piratas para ser ejecutados, testificó que esos hombres habían intentado animarlo tras ser capturado. «Me preguntaban [por qué] no me

<sup>31</sup> *History of Pyrates...*, p. 244, 224; Snelgrave, *New Account...*, p. 233; Hill, «Episodes of Piracy...», p. 59; Juicio de Simon Van Vorst y otros (1717), en *Privateering and Piracy...*, pp. 303, 314.

acercaba a comer con ellos». Killing, molesto, les respondió: «Les dije que no tenía mucho estómago para comer». No desistían. «Me preguntaban por qué tenía un aire tan melancólico». Killing respondía: «Les dije que tenía el mejor aspecto posible». Entonces pasaron de querer cambiar el estado de ánimo del prisionero a cambiar el suyo propio: «Me preguntaron qué Licores tenía a bordo. Les dije que algo de ron con azúcar». Los piratas se hicieron con ambas cosas y prepararon boles de ponche, bebieron y brindaron y «cantaron un par de canciones». El capitán Peter Manwaring, que pasó diez semanas como prisionero entre la tripulación de Bonnet, confirmó la escena descrita por el malhumorado Killing. «Fueron atentos conmigo, muy atentos», testificó Manwaring. «Estaban animados y felices, de Todo tenían en abundancia y preparaban Ponche y bebían». Otro capitán mercante recordó que la tripulación del capitán Francis Spriggs tomaba ponche caliente cada mañana y que «Pasaban todo el Día felices, en las Comidas el Segundo supervisaba al Cocinero, para comprobar que las Provisiones se distribuyeran por igual a cada Comensal». Cuando algún marino, experimentado pero inicialmente reacio, se decidía a firmar los estatutos de Spriggs, se oían vítores, retumbaban los cañones y se pasaba el día «en un alborotado Regocijo, rugiendo y brindando a su Salud».<sup>32</sup>

La felicidad del barco pirata tenía sus inconvenientes. Beber sin descanso conducía fácilmente a peleas, que a su vez se convertían en ocasiones en reyertas que arrastraban a toda la tripulación. O peor, la borrachera podía conducir al desastre. La tripulación de Sam Bellamy «se dio tan alegremente al vino de Madeira que todos se emborracharon y llevaron el barco hasta la orilla». La prolongada felicidad tampoco ayudaba a prepararse para la batalla. Por ejemplo, cuando hubo que enfrentarse al Navío de Su Majestad Swallow [Golondrina], muchos de los hombres a bordo del barco de Bartholomew Roberts estaban borrachos. Uno de ellos era Joseph Mansfield que «apareció [en cubierta] aireando su Sable» después de que su propia nave se hubiera rendido. Quería saber «quién iba a bordo de su Presa Marítima y pasó un Tiempo hasta que lograron persuadirlo de la Realidad de la Situación».<sup>33</sup>

<sup>32</sup> *Tryals of Bonnet...*, p. 13; Boyer, *Political State...*, vol. 28. p. 153; *History of Pyrates...*, pp. 353-354.

<sup>33</sup> Coronel Stede Bonnet al Consejo de Comercio y Plantaciones, 30 de julio de 1717, CO 37/10, f. 15; *History of Pyrates...*, pp. 243, 279 John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies*, Londres, 1735 (reedición Londres, Frank Cass, 1970), p. 192.

Resulta sorprendente pensar que al concebir el orden social a bordo, los piratas anticiparan una idea moderna que para muchos es de las cosas más humanas de nuestro tiempo: crearon su propio sistema de seguridad social. La imagen popular del pirata como un hombre con un parche en el ojo, pata de palo o un garfio por mano no es del todo precisa, pero sí relata una verdad fundamental: ser marinero era un trabajo peligroso que destruía el cuerpo. Por eso, los piratas abordaron estos problemas de salud y seguridad en sus estatutos, y especificaron que una parte del botín se destinara a un «fondo común» para respaldar a quienes hubieran sufrido lesiones de efecto duradero, ya hubieran perdido la vista o una extremidad. El pirata Jeremiah Huggins señaló que se le entregaron 14 pistolas de oro, 7 onzas y media de polvo de oro, 82 reales de a ocho y 17 onzas de lingotes de plata «por encontrarse herido entre ellos». Además, quienes padecían accidentes y las discapacidades resultantes no sufrían discriminación a bordo del barco. De hecho, John Fenn llegó a ser capitán con un solo brazo, igual que John Taylor, quien «era tullido de ambas Manos». Al garantizar la comida y la bebida y crear una suerte de sistema de bienestar, los piratas intentaban proteger su salud, incrementar el reclutamiento y promover la lealtad dentro del grupo.<sup>34</sup> Una de las escenas más dramáticas provocadas por los piratas fue el bloqueo del puerto de Charleston por parte de Barbanegra en el otoño de 1718. El motivo de aquella medida que logró paralizar el comercio fue que los piratas necesitaban medicinas para tratar sus enfermedades.<sup>35</sup>

Otro ámbito de la vida social en el que los piratas resultan modernos es su sentido de la libertad sexual, que sus estatutos apenas limitaban. Los bucaneros del siglo XVII practicaban el *matelotage*, una relación de propiedades compartida y obligaciones comunes que existía entre dos hombres o, en algunos casos, entre un hombre y un joven. Prácticas como esas reflejaban elecciones personales, pero también la desequilibrada ratio sexual del Caribe, donde las mujeres escaseaban. Solo tenemos constancia de dos tripulaciones de piratas de principios del siglo XVIII que regularon las relaciones sexuales en sus estatutos. Una fue la prohibición

---

<sup>34</sup> *History of Pyrates...*, pp. 127, 212, 295, 308, 343; Morris, «Ghost of Captain Kidd...», p. 292.

<sup>35</sup> *History of Pyrates...*, pp. 74-75.

que adoptó la tripulación de Bartholomew Roberts en torno a 1720: «Ni Chico ni Mujer podrá practicarlas». La segunda, establecida por los piratas de John Phillips en 1723, prohibía «entrometerse» con una «Mujer prudente» sin su consentimiento. Ninguno de los estatutos mencionaba nada sobre las relaciones sexuales entre hombres ni sobre la sodomía, lo que sugería que los piratas eran libres de practicarlas a su antojo. Sin embargo, resulta excesivo afirmar, como hizo el historiador B. R. Burg, que los piratas se organizaban como una «sociedad sodomítica». Porque, como ha escrito el historiador literario Hans Turley: «La evidencia de la sodomía pirata es tan escasa que resulta casi inexistente». Sin embargo existen fragmentos sugerentes. En julio de 1723, durante el juicio a 36 filibusteros en Newport, Rhode Island, John Wilson testificó que el pirata Thomas Powell le había dicho: «Me gustaría que los dos estuviéramos aquí totalmente desnudos». En el sermón pronunciado antes de que Powell y otros 25 fueran ahorcados, Cotton Mather llamó la atención sobre «el abominable Pecado de lo Impuro», una frase que sugería el sexo con prostitutas o con otros hombres. En un mundo homosocial e hipermasculino, donde se valoraba la fuerza, el vigor, la dureza, la valentía y la agresividad, se optaba por una libertad sexual que trascendía los estándares de educación de la época.<sup>36</sup>

Los estatutos también regulaban la disciplina a bordo del barco, aunque puede que «disciplina» sea una palabra poco apropiada para un sistema de normas que dejaba grandes cuestiones del comportamiento sin regular. Menos arbitraria que la del servicio mercante y menos codificada que la de la Marina, la disciplina entre piratas siempre dependía de un sentido colectivo de la transgresión. Muchas fechorías se saldaban con «el Castigo que el Capitán y la Mayoría de la Compañía consideraran apropiado», y resulta significativo que los piratas no solían recurrir al látigo. Su disciplina, en ciertos casos no menos severa, era en general tolerante con comportamientos que provocaban castigos en otras profesiones marítimas.<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Ibídem, pp. 212, 343; B. R. Burg, *Sodomy and the Perception of Evil: English Sea Rovers in the Seventeenth-Century Caribbean*, Nueva York, New York University Press, 1983, pp. 128, 76, 41, xv, 124; Hans Turley, *Rum, Sodomy, and the Lash: Piracy, Sexuality, and Masculine Identity*, Nueva York, New York University Press, 1999, pp. 2, 96; *Trials of Thirty-Six Persons*, p. 9; Cotton Mather, *An Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men*, New London, 1723, pp. 32-33.

<sup>37</sup> *History of Pyrates...*, pp. 307, 212.

Se empleaban fundamentalmente tres métodos de disciplina, todos ellos condicionados por el hecho de que los barcos pirata estaban muy poblados; una tripulación media en una embarcación de 250 toneladas rondaba casi los 80 tripulantes. Los estatutos del barco de Bartholomew Roberts recogían una táctica para mantener el orden: «No atacar a otro a bordo, sino que las Disputas entre cualquier Hombre se resolverán en la Orilla con Espada y Pistola». Los antagonistas se enfrentaban en duelo con pistolas, pero si ambos fallaban el primer disparo, podían tomar la espada y el primero que provocara sangre declararía victoria. Al llevar los conflictos fuera del barco (y simbólicamente fuera del mar) los piratas promovían la armonía en los abarrotados camarotes de las cubiertas inferiores.<sup>38</sup>

La armonía ideal también se reflejaba cuando los piratas hacían a un miembro de la tripulación «Gobernante de una Isla». Los hombres que resultaban incorregibles o que transgredían normas importantes eran abandonados. Por defraudar a sus compañeros tomando del saqueo más de lo apropiado, por desertar o escaquearse en la batalla, por guardar secretos a la tripulación o por robar, un pirata se arriesgaba a ser depositado «donde por seguro encontraría Dificultades».<sup>39</sup>

Lo último a lo que recurrían para mantener el orden era a la ejecución. Esta pena podía imponerse por traer a bordo a «un Chico o una Mujer» o por entrometerse con una «Mujer prudente» en una presa y en casos extremos por desertar, si se consideraba que al huir un pirata había puesto en peligro a toda la compañía. Ese parece haber sido el caso cuando en 1722, la tripulación de Bartholomew Roberts ejecutó a dos integrantes por desertar. Cada hombre tenía derecho a elegir su ejecutor, después fueron atados al palo mayor y les dispararon. En otra ocasión, un desertor que volvió a ser capturado recibió dos latigazos de cada miembro de la tripulación. En último término, lo más frecuente era recurrir a la ejecución para castigar a un capitán que había abusado de su autoridad.<sup>40</sup>

<sup>38</sup> *Ibidem*, pp. 157-158; Análisis de William Terrill (1716), HCA 1/17, 67.

<sup>39</sup> *Tryals of Bonnet...*, p. 30; *History of Pyrates...*, pp. 211, 212, 343; Biddulph, *Pirates of Malabar...*, pp. 163-164; Rankin, *Golden Age...*, p. 37.

<sup>40</sup> *History of Pyrates...*, pp. 212, 343; Snelgrave, *New Account...*, p. 256; *American Wee-ly Mercury* (Filadelfia), 30 de mayo de 1723. El debate sobre la disciplina no solo tiene en cuenta los propios estatutos, sino también las observaciones sobre los verdaderos castigos de otras fuentes. Véase también Stanley Richards, *Black Bart*, Llandybie (Gales), Christopher Davies, 1966, p. 47; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, ff. 45, 50; Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 152.

En menor medida pero de formas igualmente reveladoras, los tripulantes también intervenían contra sus líderes. En 1719 los capitanes pirata Howell Davis, Oliver LaBouche y Thomas Cocklyn decidieron una noche ir a tierra a visitar a las «Señoritas Negras» en Sierra Leona. Queriendo lucir lo mejor posible, tomaron del almacén de bienes saqueados unos chalecos elegantemente bordados. Pero el segundo, cuyo trabajo era llevar la cuenta de todos esos artículos del «Cofre común», no les había dado permiso para hacerlo. Cuando la tripulación se enteró de lo que habían hecho los capitanes, se indignó. De inmediato confiscaron las prendas y las devolvieron al cofre, insistiendo en que las venderían en el mástil, en una subasta al mejor postor. Como le explicaron a William Snelgrave: «Si admitían esas cosas, en el futuro los Capitanes asumirían el Poder de tomar lo que quisieran para ellos». En este caso, como en todos los demás, ya fuera ante una infracción pequeña o grande, la tripulación se declaraba soberana. El capitán Richard Hawkins expresó lo esencial sobre la disciplina: «Si alguien comete una Ofensa, será juzgado por toda la Compañía». Según los estatutos de un barco pirata, hasta un cocinero de barco podía gobernar.<sup>41</sup>

Algunas tripulaciones intentaban eludir los problemas disciplinarios al no tomar «a Nadie contra su Voluntad».<sup>42</sup> Según ese mismo criterio, no retendrían a nadie que no quisiera estar allí. La confesión del pirata Edward Davis en 1718 indica que los juramentos de honor se usaban para fortalecer la lealtad de los nuevos integrantes: «Al principio los viejos Piratas eran algo recelosos con los nuevos [...] aunque transcurrido poco tiempo los *Hombres Nuevos* juraban ser fieles y no traicionar a la Compañía por el Valor de un *Real de a Ocho*, todos se consultaban [entre sí] y actuaban juntos con gran unanimidad, y sin distinciones entre *Viejos y Nuevos*».<sup>43</sup>

<sup>41</sup> Snelgrave, *New Account...*, p. 257; Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 153.

<sup>42</sup> Juicio de Van Vorst..., p. 304; *Trials of Eight Persons...*, pp. 19, 21; R. A. Brock, *The Official Letters of Alexander Spotswood*, Virginia Historical Society, *Collections*, n.s., 2, Richmond, 1882, vol. 2, p. 249; *History of Pyrates...*, p. 260.

<sup>43</sup> *Trials of Eight Persons...* p. 21; Declaración de Samuel Cooper, 1718, CO 37/10, f. 35; *History of Pyrates...*, pp. 116, 196, 216, 228; Boyer, *Political State...*, pp. 28, 148; Gobernador de Bermuda, citado en Patrick Pringle, *Jolly Roger*, Nueva York, Norton, 1953, p. 181; Declaración de Richard Symes, 1721, CO 152/14, f. 33; *American Weekly Mercury*, 17 de marzo de 1720; *New England Courant* (Boston), 25 de junio de 1722.

Este pasaje exige una pregunta: ¿cómo creaban y recreaban su cultura los piratas? La respuesta depende de cómo se constituyera la banda de piratas. Los amotinados tenían que organizar un momento fundacional y los barcos piratas ya constituidos idearon rituales de integración de voluntarios. El motín en el *Buck* [Ciervo] constituye un importante ejemplo de lo anterior, ya que representó el origen del linaje que nos llevaría hasta Bartholomew Roberts y su captura de 400 naves entre 1719 y 1722. El contramaestre Howel Davis sabía que muchos antiguos piratas y otros trabajadores estaban «maduros para una Rebelión» a bordo y no le costó organizar un motín que resultara en éxito. Los forajidos convocaron de inmediato un «Consejo de Guerra», una reunión de todos los integrantes del barco, alrededor de «una gran Perola de Ponche» para elegir un comandante. Votaron por Davis «por gran Mayoría» y finalmente «todos aceptaron la Decisión». El siguiente paso era constitucional, la redacción de los estatutos, las normas según las cuales funcionarían, «firmadas y juradas por él mismo [Davis] y los demás». El nuevo comandante pirata «pronunció entonces un breve discurso, el resumen del cual fue una Declaración de Guerra contra el Mundo». Luego «consultaron» dónde ir y qué hacer, y no tardaron en partir a la aventura.<sup>44</sup>

Otras tripulaciones amotinadas hicieron lo mismo. Edward Worley y su tripulación hicieron «una Insignia negra con la Cabeza de la Muerte blanca en el medio», firmaron los estatutos y «se comprometieron bajo solemne Juramento a no aceptar Clemencia, sino a apoyarse unos a otros hasta el último Hombre». Los rebeldes del barco de la Compañía Real Africana, el *Gambia Castle* [Castillo de Gambia], coincidieron con los líderes George Lowther y John Massey. Todos «acordaron partir a la piratería, hicieron Juramento, se comprometieron con los Estatutos por escrito y prepararon negros Colores». También «derribaron los Camarotes, dejaron el Barco reluciente de proa y a popa» y lo rebautizaron como *Delivery* [Reparto o Liberación]. La cosa era muy parecida cuando un barco se dividía y se elegía e instalaba un nuevo capitán. Ese fue el caso de Francis Spriggs, cuya tripulación creó su propia *Jolly Roger* y disparó las pistolas para saludar al nuevo capitán.<sup>45</sup>

<sup>44</sup> *History of Pirates...*, pp. 167-168.

<sup>45</sup> *Ibidem*, pp. 298, 307, 352; Información de Thompson, HCA 1/55, f. 23.





**FIGURA 3:** George Lowther; capitán Charles Johnson, *A General History of the Lives and Adventures of the Most Famous Highwaymen, Murderers, Street Robbers, &c.*, Londres, 1734.

¿Cómo integraban los piratas a los recién llegados en la vida y el trabajo del barco? Esto era algo especialmente importante porque una gran mayoría de los piratas no se habían amotinados sino que se sumaron como voluntarios de las embarcaciones capturadas. El proceso de iniciación solía incluir la firma de los estatutos y realizar un juramento con el que se «juraba ser fiel a la Tripulación» como hizo, por ejemplo, el carpintero John Haswell cuando se unió a la tripulación de Howell Davis. A continuación, los recién llegados tenían que demostrar su compromiso con la empresa y eso solía llevar tiempo. Parece ser que el capitán pirata Thomas Cocklyn sentía que los «hombres recién llegados» no formaban verdaderamente parte de la comunidad pirata hasta que presenciaban la acción de la batalla. Como decía, debían «aprender a oler la pólvora». Se decía que Cocklyn utilizaba el bastón de mimbre de su contra maestre con los recién llegados, e Israel Hynde, contra maestre en el barco de Roberts, *The Ranger* [El Explorador],

«siempre maldecía e insultaba a los Piratas nuevos». James Phillips solía intentar «aterrorizar a los recién Llegados si se ofrecían a Hablar diciéndoles que primero debían cumplir su condena».<sup>46</sup>

Los piratas de más experiencia ponían restricciones a los nuevos hasta que estos habían demostrado ser «de confianza» o tener «manos rápidas». En varios barcos, «no se permitía que ningún recién Llegado a la Compañía asistiera al saqueo de ninguna Presa». Thomas Davis declaró que los hombres estaban excluidos del debate democrático y de la toma de decisiones en el barco de Bellamy hasta que firmaran los estatutos: «Cuando la compañía convocaba *Consuls* [consejos] y cada Hombre daba su Voto, no permitían que los Hombres forzados Votaran». En el *Cassandra*, «los Cirujanos no tenían voto», presumiblemente porque su contexto de clase (o su condición forzada) los hacía poco fiables. El proceso de integración no estaba exento de tensiones. «Los viejos Piratas siempre tenían envidia de los recién Llegados y analizaban en consecuencia su Comportamiento, cosa que hacían con la mayor Atención». Imponían inspección pública de cualquier comunicación formal: «Ningún Hombre podía escribir una palabra, salvo lo que estaba Clavado en el Mástil».<sup>47</sup>

La transmisión de la cultura pirata a través del tiempo y el espacio estaba estrechamente vinculada a su éxito para atraer a nuevos miembros y a su forma de autoorganización democrática, que se podría decir anárquica. Cuantos más y más voluntarios se unían a los piratas y a medida que el barco estaba más abarrotado, llegaba inevitablemente el momento en el que la tripulación se dividía. Cuando se apresaba un buque apropiado (con el tamaño, la velocidad y la munición necesarias) quienes querían organizarse por su cuenta redactaban sus propios estatutos, elegían un capitán y se constituían como nueva tripulación. Otro motivo habitual para la división era que surgiera un conflicto en una tripulación existente —a causa del liderazgo, de la decisión de por dónde navegar o por otros motivos— a raíz de lo cual la parte disidente elegiría a su propio capitán y se alejaría de quienes fueran sus compañeros. La organización social construida por los piratas era flexible, pero

<sup>46</sup> Información de John Stephenson (1721), HCA 1/55, f. 5; Snelgrave, *New Account...*, p. 261; Información de Richard Capper (1718), HCA 1/54, f. 90; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, ff. 74, 152.

<sup>47</sup> «Proceedings of the Court», HCA 1/99, ff. 153, 85, 23; *Trials of Eight Persons...*, pp. 8, 24; Análisis de Richard Moor (1724), HCA 1/55, f. 96; *History of Pyrates...*, p. 346.

no podía asumir conflictos graves continuados en el tiempo. Quienes habían experimentado el claustrofóbico y autoritario mundo del barco mercante ansiaban la libertad de separarse. El ejercicio democrático de autoridad que hacían los piratas tenía efectos positivos y negativos. Aunque generaba inestabilidad crónica, también garantizaba la continuidad; el mero proceso según el cual se establecían nuevas tripulaciones ayudaba a garantizar la continuidad cultural entre los piratas.<sup>48</sup>

El mecanismo de continuidad se puede apreciar si se analizan las conexiones entre tripulaciones pirata. El siguiente diagrama, organizado según la capitanía de la nave, demuestra que aproximadamente 3.600 piratas, casi el 90 % de todos los que estuvieron activos entre 1716 y 1726, se corresponden con dos líneas principales de ascendencia genealógica; ya fuera por fragmentación, por consorcios de navegación o mediante otro tipo de asociaciones. El capitán Benjamin Hornigold y el punto de encuentro pirata en las Bahamas fueron el origen de un intrincado linaje que terminó con el ahorcamiento de la tripulación de John Phillips en junio de 1724. La segunda línea, surgida por el encuentro casual de las tripulaciones recientemente amotinadas de George Lowther y Edward Low en 1722, culminó con las ejecuciones de William Fly y sus hombres en julio de 1726. Fue fundamentalmente gracias a estas redes, dentro y a través de ellas, que la organización social del barco pirata adquirió su significado, transmitiendo y preservando las costumbres y los significados y ayudando a estructurar y perpetuar el mundo social de los piratas.<sup>49</sup>

<sup>48</sup> Dow y Edmonds, *Pirates of New England...*, p. 278; Teniente y gobernador Benjamin Bennett a Sr. Popple, 31 de marzo de 1720, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandy Banton, Londres, Routledge, publicado en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 33, vol. 32 (1720-1721), pp. 18-19; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 37; *History of Pyrates...*, pp. 225, 313, 226, 342.

<sup>49</sup> El total de 3.600 se obtiene multiplicando el número de capitanes de barco que se muestran en el diagrama por el tamaño medio de la tripulación: 79,5. Véase *History of Pyrates...*, pp. 41-42, 72, 121, 137, 138, 174, 210, 225, 277, 281, 296, 312, 352, 355, 671; *New-England Courant*, 11 de junio de 1722; *American Weekly Mercury*, 6 de julio de 1721, 5 de enero y 16 de septiembre de 1725; Pringle, *Jolly Roger...*, pp. 181, 190, 244; Biddulph, *Pirates of Malabar...*, pp. 135, 187; Snelgrave, *New Account...*, pp. 196-197, 199, 272, 280; Shirley Carter Hughson, *The Carolina Pirates and Colonial Commerce, 1670-1740*, Johns Hopkins University Studies in Historical and Political Science, núm. 12 (Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1894), p. 70; *Boston News-Letter* 12-19 de agosto de 1717, 13-20 de octubre y 10-17 de noviembre de 1718, 4-11 de febrero de 1725, 30 de junio de 1726; Downing, *Compendious History...*, pp. 51, 101; Morris,

Lo que se propagaba como una hidra en la división de tripulaciones piratas era un orden social y una cultura radicalmente democráticas, con relaciones y actitudes sociales características, dentro y fuera del grupo. Un aspecto especialmente alarmante para las autoridades, según lo describía el gobernador Alexander Spotswood mientras buscaba «alguna ocasión segura» para navegar de Virginia hasta Londres en 1724. Había descubierto que solo podía hacerlo en una fragata bien armada:

Sus Señorías comprenderán fácilmente mi Intención cuando reflexionen sobre el Vigoroso papel que he desempeñado para suprimir a los Piratas: y si esos bárbaros Miserables pueden verse inducidos a cortar la Nariz y las Orejas de un Superior por corregir a sus propios Marineros, qué tratamiento inhumano debo esperar, si caigo en su poder, [yo] que he sido marcado como su principal objeto de venganza, por decapitar a su referente el Pirata Thatch [o Barbanegra], con todos sus grandes Planes, y hacer que tantos de su Fraternidad se balanceen al aire en Virginia.<sup>50</sup>

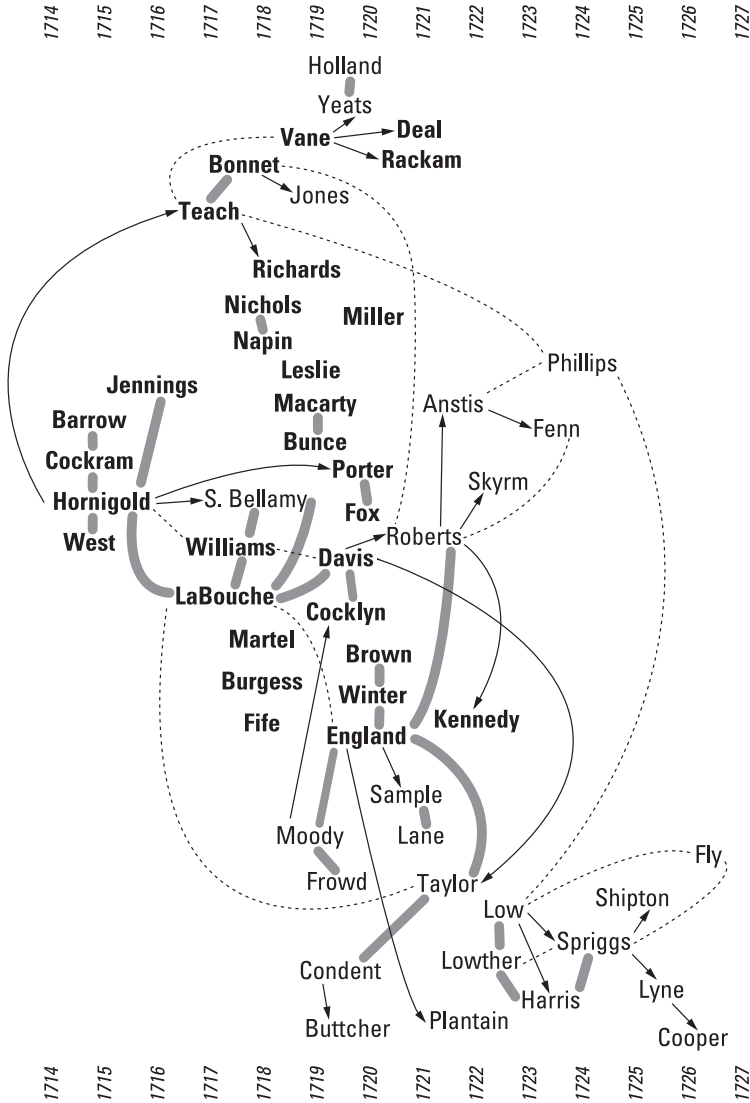
Spotswood conocía bien a estos piratas. Había autorizado la expedición que regresó a Virginia alardeando la cabeza de Barbanegra como trofeo. Había hecho su parte para garantizar que muchos piratas se balancearan en las horcas de Virginia. Sabía que los piratas tenían afición por la venganza, que a menudo castigaban a los capitanes de barco por «corregir» a su tripulación y que ese tipo de «fraternidad» prevalecía entre ellos. Como veremos en el próximo capítulo, tenía motivos de peso para tenerles miedo.

---

«Ghost of Captain Kidd...», pp. 282, 283, 296; *Tryals of Bonnet...*, pp. iii, 44-45; Dow y Edmonds, *Pirates of New England...*, pp. 117, 135, 201, 283, 287; *Trials of Eight Persons...*, p. 23; Juicio de Van Vorst (1717), Caso de John Rose Archer y otros (1724), en Jameson, *Privateering and Piracy...*, pp. 304, 341; Boyer, *Political State...*, vol. 25, pp. 198-199; S. Charles Hill, «Notes on Piracy in Eastern Waters», *Indian Antiquary*, núm. 52, 1923, pp. 148, 150; Capitán Mathew Musson al Consejo de Comercio y Plantaciones, 5 de julio de 1717, *CSPC*, ítem 635, vol. 29 (1716-1717), p. 338; Teniente y gobernador Benjamin Bennett al Consejo de Comercio y Plantaciones, 8 de junio de 1719, *CSPC*, ítem 227, vol. 31 (1719-1720), p. 118; John F. Watson, *Annals of Philadelphia and Pennsylvania*, Filadelfia, 1844, vol. 2, p. 227; *Boston Gazette*, 27 de abril-4 de mayo de 1724.

<sup>50</sup> Alexander Spotswood a la Junta de Comercio, 16 de junio de 1724, Oficina Colonial (CO) 5/1319, Oficina de Registro Público, Londres.

**FIGURA 4: Conexiones entre tripulaciones piratas del Atlántico, 1714-1727**



**LEYENDA:**

- Navegación en consorcio** (thick grey arrow)
- Descendencia directa** (division of the crew due to disputes, overpopulation or election of a new captain) (solid black arrow)
- Otra conexión** (members of the crew in common or contact without having sailed together) (dashed line)

Los nombres en **negrita** utilizaron las islas Bahamas como punto de encuentro.

## Capítulo 5

# «Hacer justicia a los marineros»

En 1720 mientras Edward England y Oliver LaBouche y sus tripulaciones merodeaban por el océano Índico occidental alrededor de la isla de Anjouan, junto a Madagascar, avistaron una embarcación que resultó ser el *Cassandra*, tripulado por James Macrae. Los piratas no lo sabían, pero Macrae, que trabajaba para la Compañía de las Indias Orientales, les estaba persiguiendo. Él y el capitán de otro barco habían concluido que «podría resultar de gran Ayuda para la Compañía de las Indias Orientales destruir aquel Nido de Canallas» que habían perturbado el lucrativo comercio de la región. Cuando los piratas se aproximaron e izaron la temida *Jolly Roger*, Macrae no se rindió como habrían hecho la mayoría de capitanes mercantes en esa situación. En su lugar, él y su tripulación anunciaron sus intenciones a golpe de cañones, con lo que arrancó un agitado enfrentamiento de tres horas que dejaría las cubiertas de ambos barcos regadas de sangre y sembradas de cadáveres. En un momento dado, los piratas izaron su bandera roja o «sangrienta», como ellos la llamaban, que indicaba que ni aceptarían ni darían cuartel. Sería un combate a muerte.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Este párrafo y los tres siguientes se basan en la obra del capitán Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reedición: Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1972), pp. 118-121 (citado en lo sucesivo como *History of Pyrates*) [ed. cast.: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, trad. por Francisco Torres Oliver, Madrid, Valdemar, 2005], especialmente «Letter from Captain Mackra, at Bombay», fechada el 16 de noviembre de 1720. Otras fuentes importantes incluyen Clement Downing, *A Compendious History of the Indian Wars*, 1737 (reedición: Londres, Oxford University Press, 1924), p. 44; «Narrative of Richard Lazenby of London» (1720), en «Episodes of Piracy in Eastern Waters», S. Charles Hill, *Indian Antiquary*, núm. 49, 1920, p. 57.

Finalmente, los piratas se impusieron, entre otras cosas porque dos capitanes de barcos consortes que habían prometido apoyar a Macrae, se acobardaron y huyeron. No obstante, el propio Macrae, que sangraba profusamente, herido por la bala de un mosquetón en la cabeza, logró reunir a los supervivientes en un gran barco y remar hasta King's Town en la isla de Anjouan. En todo caso ya no podía escapar de los piratas, que fondearon junto a la costa e hicieron saber que darían una recompensa de 10.000 coronas a cualquiera que les entregara a Macrae. Querían su cabeza. Su práctica habitual era torturar y matar a quienes osaran resistir, a fin de darles una lección de terror, especialmente cuando en la batalla se había derramado sangre de sus propios camaradas. En el momento en que Macrae fue al fin capturado a bordo del barco de England, seguramente asumió que iba camino a su muerte.

A medida que avanzaba su dramático destino sobre el alcázar, apareció de repente «un tipo con unas Patillas Terribles y una Pierna de madera», un pirata que había subido de las cubiertas inferiores. Iba «cargado de Pistolas, como el esqueleto con Dardos del Almanaque». Se tambaleaba balanceándose sobre su pata de palo, «maldiciendo y resoplando» y preguntó «con Aires condenatorios, quién era el Capitán *Mackra*». La mera presencia de aquel hombre aterrorizó al capitán, estaba seguro de que «este Tipo sería su Ejecutor».

Pero el fiero pirata se acercó a Macrae, «le cogió la mano y entre palabras expresó la condenada ilusión que le hacía verlo». Parece ser que este pirata, como tantos otros, «había navegado con él» y aprovechó la ocasión para anunciar ante la tripulación allí reunida que Macrae era «un tipo Honesto». En gran medida, añadió (sin duda acompañado de algún insulto), «*mostradme al Hombre [...] que se ofrezca a herir al Capitán Mackra, porque yo apoyaré* [al capitán]». Había invocado la mayor expresión de solidaridad marinera —apoyar a alguien [*to stand by someone*], la favorita entre los piratas— y lo dijo con severidad. Cualquiera que quisiera hacerse con Macrae tendría que hacerse con él primero. El gesto magnánimo le otorgaba al capitán un indulto hasta que la cuestión pudiera llevarse al consejo común. El propio Macrae no albergaba ninguna esperanza, como apuntó más tarde: «Varios de sus Jefes me conocían, y algunos habían navegado conmigo, lo que me pareció una gran Ventaja, porque, a pesar de su promesa [sobre su seguridad personal], algunos de ellos me habrían cortado en Pedazos, a mí y a cualquiera que no fuera de los suyos».

Los piratas mantuvieron una «Consulta entre ellos» en la que tanto el pirata de la pata de palo y las patillas como muchos otros expresaron su opinión. Concluyeron que «considerando el noble Comportamiento del Capitán Mackray» —admiraban su valor— «y el buen Carácter que mostró Entre sus Hombres» —era «un Tipo honesto»—, no solo le dejarían vivir, sino que decidieron «devolverle otro barco en sustitución del suyo» que se había visto gravemente dañado en la batalla. Salvada su vida y aceptado el barco de regalo, Macrae partió a por refuerzos, conservando su valor intacto, y no tardó en regresar para enfrentarse a los piratas de nuevo e intentar matarlos o capturarlos. Los piratas debieron de quedar sorprendidos, pero la incredulidad no tardaría en convertirse en una rabia ardiente. Uno de ellos señaló que el comportamiento de Macrae representaba un abuso de «civismo» y juró no volver a dejar a un capitán mercante libre de culpas nunca más.<sup>2</sup>

Entre los piratas, la historia del capitán Macrae plantea una cuestión que exploraremos en este capítulo: ¿por qué los piratas daban importancia a que un capitán de barco, suyo o ajeno, resultara ser «un Tipo honesto»? ¿Por qué les importaba «el buen Carácter que mostró Entre sus Hombres»? Tras haber analizado los orígenes sociales y la autoorganización de los piratas a bordo del barco, vamos a observar ahora sus relaciones sociales. Es una cuestión importante porque los piratas construyeron un orden social propio en desafiante oposición a las maneras del mundo que dejaban atrás. Sentían especial desprecio por el capitán mercante, el oficial real y el sistema de autoridad que esas figuras representaban y hacían cumplir. En 1718, cuando ocho piratas fueron juzgados en Boston, el capitán mercante Thomas Checkley contó que su barco fue capturado por unos piratas que «pretendían ser como Robin Hood». Aquí encontramos una pista sobre su autopercepción y sus relaciones con los demás.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Macrae volvió a Londres en 1722 y de inmediato fue recompensado por la Compañía de las Indias Orientales por su valentía. Fue nombrado gobernador adjunto del puesto comercial de la costa de Coromandel de la India y, poco después, gobernador de Chennai. Regresó a Gran Bretaña con una fortuna, que utilizaría para comprar varias propiedades en Escocia. Véanse las notas de Schonhorn en *History of Pyrates...*, pp. 671-672.

<sup>3</sup> Testimonio de Thomas Checkley (1717), en John Franklin Jameson, *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, Nueva York, Macmillan, 1923, p. 304; *Trials of Eight Persons Indited for Piracy*, Boston, 1718, p. 11.



Por supuesto, Robin Hood fue la legendaria figura que en los últimos días de la Inglaterra medieval «robaba a los ricos para dárselo a los pobres». Era el bandido social por excelencia, el hombre que para las clases más altas de la época fue un criminal, al mismo tiempo que era un héroe para los órdenes inferiores. El historiador Eric Hobsbawm ha descrito el bandolerismo social como un «fenómeno universal e inmutable», una «protesta campesina endémica contra la opresión y la pobreza, un grito de venganza contra los ricos y los opresores». Su objetivo era «un mundo tradicional en el que a los hombres se les tratase con justicia, no un mundo nuevo y perfecto»; Hobsbawm denomina a sus defensores «tradicionalistas revolucionarios». Los piratas que surgieron tras la guerra de Sucesión Española no eran campesinos, claro está, pero como hemos visto, sin duda protestaban contra la opresión y la pobreza mientras construían un mundo nuevo a bordo de sus barcos. Resulta especialmente importante su «grito de venganza».<sup>4</sup>

Cuando el gobernador Alexander Spotswood hablaba de los piratas como «bárbaros Miserables [que] pueden verse inducidos a cortar la Nariz y las Orejas de un Superior solo por corregir a sus propios Marineros» y de sí mismo como «su principal objeto de venganza» por haber matado a Barbanegra y haber ahorcado a otros, articulaba los miedos que los oficiales reales y los capitanes mercantes de cualquier lugar sentían frente a los piratas y su afición por la venganza.<sup>5</sup> Hasta los nombres de los barcos pirata planteaban esa misma amenaza. La nave de Barbanegra se llamaba *Queen Anne's Revenge* [Venganza de la Reina Ana], otras embarcaciones famosas fueron *Revenge* [Venganza] de Stede Bonnet, *New York Revenge's Revenge* [Venganza de la venganza de Nueva York] de John Cole y *Fames' Revenge* [Venganza de Fame] de William Fly.<sup>6</sup> El objetivo último de la venganza era el capitán mercante.

<sup>4</sup> E. J. Hobsbawm, *Primitive Rebels: Studies in Archaic Forms of Social Movements in the 19th and 20th Centuries*, Nueva York, Praeger, 1959, pp. 5, 17, 18, 27, 28 [ed. cast.: *Rebeldes Primitivos. Estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX*, trad. Joaquín Romero Maura, Barcelona, Crítica, 2014]; véase también su *Bandits*, Nueva York, Delacorte, 1969, pp. 24-29 [ed. cast.: *Bandidos*, trad. M.ª Dolores Folch Fornesa y J. Sempere, Barcelona, Crítica, 2016].

<sup>5</sup> Alexander Spotswood a la Junta de Comercio, 16 de junio de 1724, Oficina Colonial (CO) 5/1319, Oficina de Registro Público, Londres.

<sup>6</sup> *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy*, Boston, 1726, p. 5; *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719, pp. iii, iv; G. T. Crook, *The Complete Newgate Calendar*,

«En latitudes lejanas», como dijo un marinero, a menudo en el comandante de un barco «concurrían el poder ilimitado, las malas opiniones, la mala naturaleza y los principios perversos». Se trataba de un hombre que «lejos de toda moderación» solía hacer que la vida de su tripulación fuera miserable.<sup>7</sup> En 1722 los capitanes mercantes Isham Randolph, Constantine Cane y William Halladay solicitaron a Spotswood «en su nombre y en nombre de otros Comandantes de Barco» algún «método cierto [...] para castigar a los Marineros amotinados y desobedientes». Explicaron que los capitanes se enfrentaban a un gran peligro «en caso de encontrarnos con Piratas, cuando seguramente sufriendo todas las torturas que una tripulación tan desenfrenada pueda inventar, ante la menor insinuación de que Golpeamos a alguno de nuestros hombres». Los piratas actuaban como parte de una muchedumbre flotante, «una banda voladora», como se denominaban a sí mismos, con su característico sentido de justicia popular.<sup>8</sup>

Al capturar buques mercantes, los piratas solían aplicar la «Distribución de Justicia», «preguntando a sus Hombres por las Formas de Comportamiento del Comandante, y aquellos contra quienes se presentaban Quejas» eran «azotados y escaldados».<sup>9</sup> La práctica de investigar los

---

Londres, Navarre Society, 1926, vol. 3, p. 61; Shirley Carter Hughson, *The Carolina Pirates and Colonial Commerce, 1670-1740*, Johns Hopkins University Studies in Historical and Political Science 12, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1894, p. 121; Hugh F. Rankin, *The Golden Age of Piracy*, Nueva York, Holt, Rinehart y Winston, 1969, p. 28; *History of Pyrates*, pp. 116, 342; Downing, *Compendious History...*, p. 98. Un análisis de los nombres de 44 barcos pirata revela los siguientes patrones: 8 (18,2 %) hacían referencia a la venganza; 7 (15,9 %) se llamaban *Ranger* [Explorador] o *Rover* [Trotamundos], lo que sugería movilidad, como analizaremos más adelante, y vigilancia sobre la forma en que los capitanes trataban a sus marineros; y 5 (11,4 %) se referían a la realeza. Merece la pena señalar que solo dos nombres se referían a la riqueza. Otros nombres indicaban lugares (Lancaster), personas inidentificables (Mary Anne) y animales (Black Robin, Petroica Traversi) o temáticas menos significativas. Hay dos nombres, Batchelor's Delight [Deleite del soltero] y Batchelor's Adventure [Aventura de solteros], que respaldan la posibilidad (véase capítulo 3) de que la mayoría de los piratas fueran solteros. Véase *History of Pyrates...*, pp. 220, 313; William P. Palmer, *Calendar of Virginia State Papers*, Richmond, 1875, vol. 1, p.194.

<sup>7</sup> William Betagh, *A Voyage round the World*, Londres, 1728, p. 41.

<sup>8</sup> Solicitud de Randolph, Cane y Halladay (1722), en *Virginia State Papers*, Palmer, p. 202.

<sup>9</sup> «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa» (1722), Tribunal Superior de Almirantazgo (HCA) 1/99, f. 101; *History of Pyrates...*, pp. 338, 582 ; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1734, pp.

comportamientos del superior con sus hombres estaba tan extendida que se consideraba una «Costumbre» entre los piratas. La tripulación de Bartholomew Roberts daba tanta importancia a esta investigación que designaron formalmente a uno de sus hombres, George Willson, como «Dispensador de Justicia». En 1724 el capitán mercante Richard Hawkins describió otra forma de castigo, una tortura conocida como el «Sudor»: «Entre las cubiertas colocan velas alrededor del palo de mesana y cerca de 25 hombres lo rodean sosteniendo Puntas de Espadas, Navajas, Compases, Tenedores y demás: el *Culpable* entra en el Círculo, el Violín toca una alegre melodía y este debe correr durante diez Minutos, mientras cada hombre clava su Instrumento en sus [partes] Posteriores». <sup>10</sup> Muchos capitanes capturados sufrieron «tratos bárbaros» y algunas ejecuciones sumarias. El pirata Philip Lyne llevó la venganza hasta su extremo más sanguinario, cuando fue capturado en 1726, confesó que «durante su tiempo en la Piratería, había matado a 37 Comandantes». <sup>11</sup> En muchos de ellos, la sed de venganza era una feroz y amarga respuesta ante la autoridad violenta, personal y arbitraria que ejercían los capitanes mercantes.

Aun así, el castigo de los capitanes no era indiscriminado, como sugiere el caso del capitán Macrae. Los piratas distinguieron a unos pocos

---

212, 225; George Francis Dow y John Henry Edmonds, *The Pirates of the New England Coast, 1630-1730*, Salem (MA), Marine Research Society, 1923, p. 301; Nathaniel Uring, *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, Alfred Dewar, 1726 (reedición: Londres, Cassell, 1928), p. xxviii.

<sup>10</sup> Abel Boyer, *The Political State of Great Britain*, Londres, 1711-1740, vol. 28, pp. 149-150; *History of Pyrates...*, pp. 338, 352-353; Dow y Edmonds, *Pirates of New England...*, p. 278; Betagh, *Voyage round the World...*, p. 26. Puede que esta tortura haya generado el significado del verbo (*to sweat*, sudar), que significa «trabajar duro o en exceso». Cuesta pensar que la construcción de lo que era literalmente un círculo vicioso aquí sea una coincidencia. Véase *Oxford English Dictionary*, s.v. «sweat»; *Tryals of Sixteen Persons...*, p. 14. Evidentemente esta violencia ritualizada era ampliamente conocida. En 1722 los mercaderes de Bristol informaron al Parlamento de que los piratas «estudiaban cómo torturar», véase Leo Francis Stock, *Proceedings and Debates of the British Parliaments Respecting North America*, Washington DC, Carnegie Institution, 1930, vol. 3, p. 453.

<sup>11</sup> Crook, *Newgate Calendar...*, p. 59; Boyer, *Political State...*, vol. 32, p. 272; *Boston Gazette*, 24 de octubre de 1720; Rankin, *Golden Age...*, pp. 35, 135, 148; [Cotton Mather], *The Vial Poured Out upon the Sea: A Remarkable Relation of Certain Pirates*, Boston, 1726, p. 21; John F. Watson, *Annals of Philadelphia and Pennsylvania*, Filadelfia, 1844, vol. 2, p. 227; la cita es del *Boston Gazette*, 21 de marzo de 1726.

capitanes a los que recompensar. La mejor descripción de las nociones piratas de la justicia las da el relato que hace de su captura en 1719 el capitán mercante William Snelgrave. El 1 de abril el barco de Snelgrave fue apresado por la tripulación de Thomas Cocklyn en la desembocadura del río Sierra Leona. Cocklyn no tardó en recibir refuerzos de Olivier LaBouche y Howell Davis, y Snelgrave pasó los siguientes 30 días entre 240 piratas. Su relato es uno de los más esclarecedores que se han escrito sobre las actitudes y las prácticas entre los piratas. Vamos a analizarlo en detalle.<sup>12</sup>

La captura se ejecutó cuando 12 piratas a bordo de una pequeña barca se acercaron al barco de Snelgrave, un gran buque tripulado por 45 marineros, suficientes para oponer firme resistencia. Snelgrave llamó a las armas a su tripulación. Se negaron, pero el pirata segundo de a bordo escuchó la orden y aquello lo enfureció. Cuando los piratas habían abordado el barco, sin resistencia, su líder sacó una pistola y, según Snelgrave, «con la culata intentó abrimme los Sesos». Algunos de sus tripulantes se acercaron en su defensa: «Gritaban “Por Amor de Dios, no matéis a nuestro Capitán, pues nunca estuvimos con un Hombre mejor”». El segundo de a bordo escuchó su plegaria y detuvo los golpes. Snelgrave apuntó «[el pirata] me dijo, “que mi Vida estaba a salvo porque ninguno de mis Hombres se había quejado de mí”. Yo le respondí: “Estaba seguro de que ninguno podría hacerlo”».<sup>13</sup>

Snelgrave fue llevado ante Cocklyn, que le dijo: «Siento que hayas tenido que enfrentar malas prácticas después de haber ofrecido Compasión, pero a veces es la Suerte de la Guerra. Si dices la verdad, y tus Hombres no se Quejan de ti, recibirás buen trato». Parece ser que Howell Davis, comandante del mayor barco pirata, continuó el interrogatorio a los hombres de Snelgrave. Posteriormente amonestó a los hombres de Cocklyn por su brusquedad y, según el relato de Snelgrave, se mostró «avergonzado de oír cómo le habían tratado. Que debían recordar que los motivos tras la piratería eran vengarse de Comerciantes y comandantes de Barcos que fueran crueles [...] Ninguno de mis

<sup>12</sup> Snelgrave, *New Account...*, pp. 196, 199. Se trata de una fuente excelente escrita por un hombre inteligente y perspicaz de gran experiencia en el mar. El libro abarca principalmente la trata esclavista, iba dirigido a los mercaderes de Londres y aparentemente no pretendía ser una lectura popular.

<sup>13</sup> *Ibíd.*, pp. 202-208.

Hombres, incluso quienes entraron con ellos, me dio el menor disgusto [...] Estaba claro que me querían».<sup>14</sup>

De hecho, el carácter de Snelgrave demostró ser tan respetable que los piratas propusieron darle un barco que habían capturado cargado de mercancía y vender los bienes por él. Cuando capturaron a un esclavista portugués, vendieron los esclavos y le dieron los beneficios a Snelgrave para que pudiera «regresar con grandes sumas de Dinero a Londres y competir en el Desafío del Comercio».<sup>15</sup> Los piratas confiaban en mostrar a esos mercaderes que las buenas fortunas recaían sobre los buenos capitanes. La propuesta «se aprobó por unanimidad», pero temeroso de ser acusado de complicidad, Snelgrave dudó si aceptarla. Davis no tardó en intervenir, diciendo que estaba a favor «de que Cada Uno fuera al Infierno a su manera» y que sabía que Snelgrave temía por su reputación. El rechazo se aceptó amablemente, Snelgrave afirmó después que «cuando cambiaron las Tor nas, fueron tan amables conmigo, como duros inicialmente».<sup>16</sup>

<sup>14</sup> *Ibíd.*, pp. 212, 225. Muchas personas percibían la piratería como una actividad similar a la guerra. Véase también *History of Pyrates...*, pp. 168, 319. Francis R. Stark, en *The Abolition of Privateering and the Declaration of Paris*, Nueva York, 1897, pp. 14, 13, 22, reclama que la guerra en los siglos XVII y principios del XVIII se entendía más en términos de «enemistad individual» que como un conflicto nacional. Quienes vencían tenían «derecho absoluto sobre 1) las personas hostiles y 2) la propiedad hostil». Esto podría explicar en parte la violencia y el carácter destructivo de los piratas.

<sup>15</sup> Snelgrave, *New Account...*, p. 241. Para otros ejemplos de otorgar la mercancía a los capitanes de barco y tratarlos «civilizadamente», véanse Declaración de Robert Dunn, 1720, CO 152/13, f. 26; Declaración de Richard Symes, 1721, CO 152/14, f. 33; John Biddulph, *The Pirates of Malabar; and, An Englishwoman... in India*, Londres, Smith, Elder, 1907, p. 139; R. A. Brock, *The Official Letters of Alexander Spotswood*, Virginia Historical Society, *Collections*, n.s., 2 (Richmond, 1882), vol. 2, pp. 339-343; *Boston Gazette*, 21 de agosto de 1721; Hill, «Episodes of Piracy...», p. 57; Richard B. Morris, «The Ghost of Captain Kidd», *New York History*, núm. 19, 1938, p. 283; Elizabeth Donnan, *Documents Illustrative of the History of the Slave-Trade to America*, Washington DC, Carnegie Institution, 1935, vol. 4, p. 96; *Tryals of Bonnet...*, p. 13; Boyer, *Political State...*, vol. 27, p. 616; Declaración de Henry Bostock, 9 de diciembre de 1717, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandy Banton, Londres, Routledge, publicado en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 298 iii, vol. 30 (1717-1718), pp. 150-151 (en lo sucesivo *CSPC*); *Boston News-Letter*, 14 de noviembre de 1720; y Spotswood a Craggs, 20 de mayo de 1720: «una práctica común de esos Maleantes es que cuando saquean un Barco obsequian con otros Bienes a los Comandantes que más les gustan, a Cambio de lo que han saqueado» (CO 5/1319).

<sup>16</sup> Snelgrave, *New Account...*, pp. 241, 242, 243.

Más tarde, Snelgrave escribió sobre los piratas al mercante Humphrey Morice: «Defienden que una de las razones de estas fechorías es hacer justicia a los marineros». Relató otro incidente para demostrar que no era solo un pretexto. Mientras Snelgrave estaba en manos de los piratas, una goleta decrepita de la Compañía Real Africana se adentró en Sierra Leona y fue tomada por sus captores. Simon Jones, un miembro de la tripulación de Snelgrave que se había ofrecido voluntario para unirse a Cocklyn y su banda, urgió a sus compañeros a quemar el barco, ya que habían recibido un trato inapropiado como empleados de la compañía. Los piratas estaban a punto de hacerlo cuando otro de ellos, James Stubbs, protestó diciendo que aquello solo «serviría a los intereses de la Compañía», ya que el barco no valía nada. También apuntó que «las pobres Gentes que ahora pertenecen a ese barco y que han realizado una travesía tan larga, perderán sus Salarios, que estoy seguro tendrán Tres veces más Valor que la Nave». Los piratas estuvieron de acuerdo y devolvieron el barco a la tripulación, «que regresó a salvo a su hogar en Inglaterra a bordo de la embarcación». El capitán Snelgrave también regresó a Inglaterra poco después de este incidente, pero 11 de sus hombres se quedaron atrás como piratas. La experiencia de Snelgrave revela cómo los piratas intentaban oponerse a, así como modificar, las brutalidades habituales que marcaban las relaciones sociales de producción en la navegación mercante. El hecho de que a veces optaran por hacerlo con sus propias brutalidades demuestra que no podían escapar del sistema del que formaban parte.<sup>17</sup>

Snelgrave parece haber sido un capitán extraordinariamente decente. El capitán Skinner tuvo una experiencia bastante distinta, aunque también se dedicaba a la trata esclavista, como Snelgrave, y también fue capturado frente a la costa de Sierra Leona. Skinner rindió su embarcación, el *Cadogan*, un esnón salido de Bristol, a los mismos filibusteros capitaneados por Edward England y Oliver LaBouche, que más tarde apresarían a Macrae. Cuando le ordenaron que subiese a bordo de uno de los barcos pirata, accedió. En cuanto estuvo allí, la «Persona que primero alcanzó a ver, resultó ser su antiguo Contramaestre», un hombre

<sup>17</sup> William Snelgrave a Humphrey Morice, 1 de agosto de 1719, Documentos de Humphrey Morice del Banco de Inglaterra, *Slave Trade Journals and Papers*, Marlboro (Wiltshire, Inglaterra), Adam Mathew Publications, 1998, microfilm; Snelgrave, *New Account...*, pp. 275, 276, 284.

que había navegado con él en una travesía anterior. El contraataca «le miró a la Cara con un genio malvado y le abordó de esta Manera: —¡Oh, Capitán Skinner! ¿Eres tú? El único Hombre que quería ver, tengo una gran Deuda contigo y ahora te pagaré con la misma Moneda». <sup>18</sup>

Parece ser que en aquel viaje anterior Skinner y algunos de sus hombres se habían peleado, y el capitán había «considerado apropiado retirar a aquellos tipos de a bordo de su Fragata» —algo que los capitanes hacían habitualmente con los marineros que consideraban rebeldes— y llevarlos en una cárcel flotante. Skinner «al mismo Tiempo se negó a pagarles sus Salarios», otra práctica frecuente en aquel entonces. Poco después, los marineros «encontraron los medios para desertar de aquel Servicio» y aseguraron sus amarres a bordo de una balandra con dirección a las Indias Occidentales, donde fueron capturados por los piratas. Parece ser que se unieron a la hermandad y navegaron hasta Nueva Providencia en las Bahamas, un punto de encuentro pirata, donde se enrolaron «junto al Capitán England» y no tardaron en poner rumbo a África occidental.

Skinner seguramente pensó, y sin duda esperó, que nunca tendría que volver a ver a esos marineros. Pero allí estaban, y las circunstancias eran bastante distintas a las de la última vez que los había visto. Según el capitán Charles Johnson, quien seguramente habló con algún testigo: «Al pobre Hombre le temblaban todas las Articulaciones cuando se dio cuenta en qué Compañía había caído, sintió Pavor ante la Escena, ya que tenía Motivos para temerlos». El contraataca «llamó de inmediato a sus Consortes, agarró al Capitán y lo llevó rápidamente al Molinete». Sus antiguos hombres comenzaron a arrojarle «Botellas de Vidrio que le cortaron de Formas horribles». Luego sacaron el látigo y «le azotaron sobre la Cubierta hasta que se cansaron». Mientras tanto «hacían oídos sordos ante todas sus Plegarias y Súplicas». Por fin, anunciaron con sarcasmo que «como había sido un buen Comandante para sus Hombres, debería tener una Muerte fácil, y por lo tanto le atravesaron la Cabeza de un disparo». Así fue el lúgubre momento de la verdad para un capitán que tuvo un carácter bastante distinto al de Snelgrave, incluso a bordo de un barco pirata cuyo capitán (England) era conocido por su buen carácter, «siempre en contra del Maltrato a los Prisioneros capturados». <sup>19</sup>

<sup>18</sup> *History of Pyrates...*, pp. 114, 115 .

<sup>19</sup> *Ibidem*.

Muchos marineros, cuando se hacían piratas, aprovechaban las nuevas e insólitas circunstancias para ajustar en venganza las cuentas pendientes. El capitán de comercio esclavista Thomas Tarlton, según escribe el historiador Stanley Richards, «fue golpeado despiadadamente por el propio Bartholomew Roberts, quien detestaba los métodos dictatoriales y las brutalidades de esos mismos capitanes mercantes». Roberts los conocía bien ya que había trabajado con ellos en la trata de esclavos. Cuando la tripulación de Charles Vane capturó al capitán mercante Alex Gilmore en 1718, un integrante de la tripulación llamado Robert Hudson, que había navegado con Gilmore, amenazó: «Maldita sea tu sangre, te mataré por enviarme a la Verga Mayor bajo la tormenta». (En este caso, Vane protegió al capitán de la ira del antiguo miembro de su tripulación). En enero de 1722, cuando los piratas se aproximaron al barco de Joseph Traherne, King Solomon [Rey Salomón] de la Compañía Real Africana, el contramaestre, William Phillips, se negó a pelear contra los piratas. Cuando estos lo abordaron, Phillips aprovechó la ocasión para plantear una queja. Utilizó «lenguaje amenazante contra los oficiales porque una vez su Capitán había amenazado con cortarles las orejas por cortar un Cabo sin que se lo hubiera Ordenado». Más tarde se sumó a los piratas pero Traherne sobrevivió para testificar en contra de ellos y para ver a muchos, entre otros a Phillips, balancearse en la horca.<sup>20</sup>

Una vez que los piratas determinaban el «carácter» del capitán capturado, decidían qué hacer con su barco. Una mala reputación entre sus marinos provocaría la destrucción, normalmente quemando o hundiendo la nave. Cuando el capitán Thomas Grant fue capturado en la costa africana en julio de 1719, sufrió la ira de Walter Kennedy, que le dio un puñetazo en la boca por una ofensa anterior y urgió a sus camaradas a que lo mataran. Le perdonaron la vida, pero condenaron y hundieron su barco, parece ser que para apaciguar a Kennedy. Cuando Edward England y su tripulación capturaron al capitán Creed y descubrieron que el hermano de England, John, había recibido malos tratos del hombre que ahora era prisionero se produjo una situación similar. Esto «provocó que los Piratas abusaran del Capitán Creed y que

<sup>20</sup> Stanley Richards, *Black Bart*, Llandybie (Gales), Christopher Davies, 1966, p. 77, basado en «Proceedings of the Court», HCA 1/99, f. 101; CO 137/14, f. 36.



quemaran su barco, el Cobarde». Estas deliberaciones también podían funcionar al revés, como se ha planteado anteriormente con el relato de Snelgrave y de nuevo en el caso del Elizabeth, capturado por Roberts y su tripulación en enero de 1722. Algunos de los piratas «impidieron el saqueo de la Mercancía» y sugirieron que el barco «se devolviera al Segundo Oficial» porque el capitán y el primer oficial habían muerto. Cosa que proponían «por respeto al Carácter generoso del Dueño [del barco], por tratar bien a los pobres Marineros». El destino de un barco y de su mercancía solía depender de las investigaciones de los piratas sobre el carácter del capitán y del dueño del barco.<sup>21</sup>

La «Distribución de Justicia» podía generar debates entre los piratas. En 1723, después de que el proceso hubiera comenzado a bordo de una embarcación apresada, el capitán pirata John Evans intervino y preguntó a sus compañeros de base: «¿Qué hemos hecho para convertirnos en Reformadores, si es Dinero lo que queremos?». A continuación se dirigió a los marineros de la nave capturada y «les preguntó: ¿Os da Vituallas suficientes vuestro Capitán? Y ellos respondieron afirmativamente: ¿Por qué? Entonces, dijo, debería daros Trabajo suficiente». Pero esta es la excepción que confirma la regla; no en vano, el propio Evans demostró ser un capitán tiránico, que posteriormente fue asesinado por un miembro de su propia tripulación tras propinarle una paliza que la víctima consideró un insulto a su dignidad. En cualquier caso, el dinero y la «reforma» no eran objetivos incompatibles, como dejaron claro muchas tripulaciones piratas.<sup>22</sup>

Cabe destacar la expresión «la reforma». Cuando el capitán mercante Fowle llegó a bordo del barco de Bartholomew Roberts voluntariamente, los piratas dijeron «estar seguros de que era un Tipo honesto que nunca abusó de ningún Marinero». Continuaron: «Si hubiese sido un Corrupto, nunca habría subido a bordo con ellos». Casualmente, uno de los piratas conocía a Fowle «y juró a la Compañía que era un Tipo honesto, lo que impidió que su [barco] ardiera en llamas». En otra ocasión, los piratas capturaron a un tal capitán Cain al que «azotaron con barbarie y le explicaron que sus motivos para hacerlo era volverlo honesto». Se decía que el capitán Macrae era «un Tipo honesto». Y por

<sup>21</sup> Información de Thomas Grant (1721), HCA 1/54, f. 120; HCA 1/30 (Inglaterra); Snelgrave, *New Account...*, p. 174. La cuestión del carácter del capitán ayuda a explicar por qué los piratas destruyeron tantos barcos, como analizamos en el capítulo 2.

<sup>22</sup> *History of Pyrates...*, p. 338 .

supuesto los piratas se consideraban a sí mismos «tipos honestos», así lo explicó William Fly, quien, ante la horca, habló de los cientos de piratas que ya habían fallecido; y explicó que las autoridades «ya habían ahorcado a muchos Tipos Honestos». La honestidad era una consigna para el trato justo y decente de los marineros.<sup>23</sup>

Los piratas como Howell Davis denunciaban que los superiores de los buques mercantes más «deshonestos» («viles» y «cruels», como él decía) —como los Tarltons y los Skinners, en lugar de los «honestos» Macraes y Snelgraves— habían colaborado poderosamente en la voluntad de los marineros de convertirse en ladrones del mar. En 1724, John Archer, cuya carrera como pirata databa desde 1718 cuando navegó con Edward Teach, proclamó una última protesta ante sus ejecutores: «Deseo que los Comandantes no traten a sus Hombres con tanta Severidad, como hacen muchos, lo que nos expone a grandes Tentaciones». Fly, como vimos en el capítulo 1, planteó una acusación mucho más furiosa, como harían muchos. John Gow, ante la horca en 1726 por motín y asesinato, insistía en que «la inhumanidad del capitán había provocado las consecuencias sucedidas». Para los piratas la venganza era justicia; el castigo se imponía a los capitanes inhumanos, según los crímenes que hubieran cometido.<sup>24</sup>

Los piratas también se reservaban palabras escogidas para los oficiales del gobierno que consideraban sus enemigos. Mientras se alegraban comiendo, bebiendo y brindando, la tripulación de Charles Vane coreaba con vehemencia: «Condenación al rey Jorge». Añadían además: «Maldito sea el Gobernador», seguramente en referencia al recién nombrado Woodes Rogers, que había acabado con su punto de encuentro en las islas Bahamas. Y en caso de que su deriva pudiera ser poco clara, añadían: «Maldito sea el Rey y todos los Altos Poderes». Algunos de los piratas ejecutados por Rogers en las Bahamas en diciembre de 1718 «se refirieron al rey y al Gobierno» en lo que debieron ser formas poco complacientes. Otros piratas, como la tripulación de Stede Bonnet, crispaban los nervios de las autoridades al beber a la salud del «Pretendiente»,

<sup>23</sup> *Boston News-Letter*, 14 de noviembre de 1720; *Boston Gazette*, 24 de octubre de 1720; *History of Pyrates...*, p. 607 .

<sup>24</sup> *History of Pyrates...*, p. 351 ; Jameson, *Privateering and Piracy...*, p. 341; Crook, *Newgate Calendar...*, p. 60; Benjamin Colman, *It Is a Fearful Thing to Fall into the Hands of the Living God*, Boston, 1726, p. 39.

el hijo de Jacobo II, «y esperaban verle reinar la nación *Inglesa*». Un observador apuntaba que estas acciones hacían que los piratas se vieran «por partida doble en la Horca, por Traidores y por Piratas».<sup>25</sup>

En 1718, en el juicio de Bonnet y de 33 miembros de su tripulación en Charleston, Carolina del Sur, Richard Allen, fiscal general de la colonia, le contó al jurado que «los piratas atacan a toda la Humanidad, a su propia Especie y a Criaturas Hermanas sin Distinción de Naciones o Religiones». Allen tenía razón al decir que los piratas no respetaban la nacionalidad en sus saqueos, que no podían confiar en ellos para atacar solamente las naves de la España católica y que atacaban barcos ingleses. Pero se equivocaba por completo al afirmar que no respetaban a sus «Criaturas Hermanas». Los piratas no se atacaban entre sí. Muy al contrario, sistemáticamente mostraban solidaridad entre sí, una lealtad de grupo muy desarrollada. En lo que sigue, paso de las relaciones sociales externas de la piratería a las internas, y con ello a analizar esta solidaridad para con sus «criaturas hermanas», así como la ética colectivista que aquello expresaba.<sup>26</sup>

Los piratas tenían un gran sentido de comunidad. Mostraban una disposición recurrente para unir fuerzas en el mar o en los puertos, incluso cuando las distintas tripulaciones no se conocían entre sí. En abril de 1719, cuando Howell Davis y su banda a bordo del Rover [Trotamundos] navegaban por el río Sierra Leona, los piratas que ya estaban allí, capitaneados por Thomas Cocklyn, se prepararon para luchar: para defenderse si demostraba ser un buque de la Marina o para atacar si era un barco mercante. Pero cuando vieron «la Bandera Negra» en el barco que se acercaba, «de inmediato se relajaron y poco después», las tripulaciones «se saludaron con sus Cañones». Otras tripulaciones intercambiaban gestos similares, como Davis y Cocklyn, que unieron fuerzas, invocando con frecuencia un código de hospitalidad no escrito para forjar alianzas espontáneas.<sup>27</sup> Esas uniones trascendían la nacionalidad. Piratas franceses, neerlandeses, españoles y británicos no solo

<sup>25</sup> Declaración de Samuel Cooper, marinero, de Bermuda (1718), *CSPC*, ítem 551 i, vol. 30 (1717-1718), p. 263; Declaración de Edward North (1718), *CO 37/10*, f. 37; *History of Pyrates...*, p. 647; *Tryals of Bonnet...*, p. 13; Snelgrave, *New Account...*, pp. 216-217; Peter Earle, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen, 2003, p. 170.

<sup>26</sup> *Tryals of Bonnet...*, p. 8; Declaración de Edward North.

<sup>27</sup> Snelgrave, *New Account...*, p. 199; *History of Pyrates...*, pp. 138, 174; Morris, «Ghost of Captain Kidd...», p. 282.

cooperaban en el mismo barco, como vimos en el capítulo 3, sino que solían hacer lo mismo cuando un barco tripulado por una nacionalidad predominante se encontraba con otro de nacionalidad diferente. Esta solidaridad limitaba las disputas entre distintas tripulaciones piratas.<sup>28</sup>

Este deseo comunitario a veces tomaba forma en tierra, por ejemplo, en los bastiones piratas de Madagascar y Sierra Leona. Los ladrones del mar a veces optaban por vidas más sedentarias en regiones alejadas de los poderes imperiales, en distintas islas escasamente pobladas, y también aportaron un número considerable de hombres a la comunidad de cortadores de madera en la bahía de Campeche en el golfo de México. En 1718 un oficial real se quejaba de que había un «nido de piratas» en las Bahamas «que ya se consideran a sí mismos una comunidad y comparten un interés común». Desde tiempos de los bucaneros, los piratas se habían considerado «los hermanos de la costa». En los juicios de 1722 en el Castillo de la Costa del Cabo, Thomas Howard llamó a los piratas «la Hermandad», al tiempo que entre sí se denominaban «Hermano Pirata».<sup>29</sup>

El sentido de la hermandad o la fraternidad, que tanto Spotswood como otros mencionaron, en ningún sitio se expresaba con más fuerza que en las amenazas que hacían en las venganzas que se cobraban. El suyo era un verdadero caso de apoyo mutuo. En abril de 1717, el barco pirata Whydah [Ouidah, Benín] naufragó cerca de Boston. La mayoría de su tripulación pereció y los supervivientes fueron encarcelados. En julio, Thomas Fox, un capitán de barco de Boston, fue apresado por los piratas, estos «Preguntaron si se había hecho algo a los Piratas en Boston Goall», prometiendo «que si los Prisioneros Sufrían, Matarían a Todo el mundo que fuera de Nueva Inglaterra».<sup>30</sup> Poco después de este

<sup>28</sup> *Boston News-Letter*, 15 de agosto de 1720; *American Weekly Mercury*, 6 de septiembre de 1722.

<sup>29</sup> Gale al coronel Thomas Pitt, junr., 4 de noviembre de 1718, *CSPC*, ítem 31 i, vol. 31 (1719-1720), p. 10; Junta de Comercio a J. Methuen, 3 de septiembre de 1716, CO 23/12; *History of Pyrates...*, pp. 315, 582; Downing, *Compendious History...*, pp. 98, 104-105; Uring, *Voyages...*, p. 241; George Shelvocke, *A Voyage round the World*, Londres, 1726, p. 242; H. R. McIlwaine, *Executive Journals of the Council of Colonial Virginia*, Richmond, 1928, vol. 3, p. 612; Dow y Edmonds, *Pirates of New England...*, p. 341; Declaración de R. Lazenby, en «Episodes of Piracy», Hill, p. 60; «Voyage to Guinea, Antego, Bay of Campeachy, Cuba, Barbadoes, &c, 1714-1723», Add. MS 39946, British Library; «Proceedings of the Court», HCA 1/99, f. 157; *History of Pyrates...*, p. 640.

<sup>30</sup> Juicio de Thomas Davis (1717), en Jameson, *Privateering and Piracy...*, p. 308; *Boston News-Letter*, 4 de noviembre de 1717.

incidente, los trotamundos marinos de Teach capturaron un buque mercante y «dado que era de Boston, lo quemaron alegando que las Gentes de Boston habían ahorcado a unos Piratas». Teach declaró que todos los barcos de Boston merecían un destino similar.<sup>31</sup> El temible Charles Vane «no daría cuartel a los bermudeños», los castigaría «cortando sus mástiles, porque un tal Thomas Brown estuvo (un tiempo) detenido en estas Islas bajo sospecha de piratería». Parece ser que Brown planeaba navegar como consorte de Vane hasta que se vio frustrado por su captura.<sup>32</sup>

Los actos de venganza podían resultar más osados, y más terribles para las autoridades coloniales. En septiembre de 1720, los piratas capitaneados por Bartholomew Roberts «a plena luz del día y abiertamente, quemaron y destruyeron nuestras naves en Basseterre [San Cristóbal y Nieves], y tuvieron la audacia de insultar el Fuerte de Su Majestad», vengándose de la ejecución «de sus camaradas en Nieves». Roberts entonces hizo que llegara a oídos del gobernador que «Llegarían y Quemarían la Ciudad [Sandy Point] hasta Destruirla por haber colgado a Piratas allí».<sup>33</sup> En 1721, Spotswood trasladó información al Consejo de Comercio y Plantaciones de que Roberts «había dicho que esperaba que se le sumara otro barco y entonces visitarían Virginia y vengarían a los piratas que allí fueron ejecutados».<sup>34</sup> La credibilidad de la amenaza fue confirmada por la resolución unánime del Consejo Ejecutivo de Virginia de que «el País adoptara de inmediato una postura de Defensa». Rápidamente se proporcionaron vigías y balizas y se estableció comunicación con las colonias vecinas. Spotswood informó más tarde de «que se montaron cerca de 60 cañones en diversas Baterías de Artillería Importantes».<sup>35</sup>

<sup>31</sup> *Tryals of Bonnet...*, p. 45.

<sup>32</sup> Declaración de Samuel Cooper, marinero, 24 de mayo de 1718, *CSPC*, ítem 551 i, vol. 30 (1717-1718), p. 263; *Tryals of Bonnet...*, pp. 29, 50; *History of Pyrates...*, p. 195.

<sup>33</sup> Gobernador Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de octubre de 1720, *CSPC*, ítem 251, vol. 32 (1720-1721), pp. 165; *American Weekly Mercury*, 27 de octubre de 1720; *Boston Gazette*, 24 de octubre de 1720.

<sup>34</sup> Alexander Spotswood al Consejo de Comercio y Plantaciones, 31 de mayo de 1721, *CSPC*, ítem 513, vol. 32 (1720-1721), p. 328.

<sup>35</sup> Reunión del consejo del 3 de mayo de 1721, en *Council of Colonial Virginia*, McIlwaine, p. 542; resumen de Alexander Spotswood a la Junta de Comercio, 11 de junio de 1722, CO 5/1370; Spotswood a la Junta de Comercio, 31 de mayo de 1721, CO 5/1319; Urmstone al Secretariado, 10 de mayo de 1721, Sociedad para la Propagación de los Archivos Gospel, Manuscritos A/15, f. 44, Proyecto de Registro de la Virginia Colonial, Virginia State Library, Richmond, Virginia.

En 1723 el capitán pirata Francis Spriggs juró encontrar al capitán Moore «y acabar con él por ser la causa de la muerte del [pirata] Lowther», su «amigo y Hermano»; poco después, se comprometió en términos similares a «ir en busca del capitán Solgard», quien había abatido a un barco pirata comandado por Charles Harris.<sup>36</sup> En enero de 1724, el teniente y gobernador de las islas Bermudas, Charles Hope, escribió a la Junta de Comercio que le parecía difícil obtener prueba judicial contra los piratas porque la población residente «temía que el mero hecho de hacerlo provocara que nuestros buques corrieran la peor de las suertes si caían en manos piratas». Walter Kennedy, como vimos en el capítulo 3, dirigió un ataque devastador contra la fortaleza de trata esclavista de las islas Príncipe en África occidental, después de que su gobernador tendiera una emboscada a su camarada Howell Davis. Las amenazas de venganza a veces surtían efecto.<sup>37</sup>

En los viajes por mar a no ser que fuera en una fragata, el miedo a las represalias no solo aterrorizó al gobernador Spotswood, también hizo que algunos directamente se retiraran de la marinería. Nicholas Simons, que había matado a tres integrantes de la tripulación de Ship-ton en 1725, suplicó socorro al gobierno de Massachusetts porque «se encontraba en la necesidad de abandonar su Empleo como Marinero por Miedo a Dichos Piratas». Estaba pasando «Apuros económicos» y tenía que encontrar «un nuevo Empleo [...] Para su Sustento». El capitán Luke Knott se enfrentó a un dilema similar. Después de desempeñar un papel fundamental en señalar, condenar y colgar a ocho piratas en Virginia en 1720, pidió amparo al gobierno, pues «se veía obligado a abandonar la Marina Mercante, ya que los Piratas amenazaban con Torturarlo hasta la muerte si caía en sus manos». Optó por abandonar su carrera en el mar. Parece que ser que nada menos que el primer ministro de Gran Bretaña validó la amenaza; Robert Walpole intervino personalmente para darle a Knott 230 libras por su servicio al Estado y la simultánea pérdida de sus medios de subsistencia.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> Dow y Edmonds, *Pirates of New England...*, pp. 281-282; *History of Pyrates...*, p. 355; *American Weekly Mercury*, 21 de mayo de 1724.

<sup>37</sup> Charles Hope al Consejo de Comercio, 14 de enero de 1724, CO 37/11, f. 37.

<sup>38</sup> Jameson, *Privateering and Piracy...*, p. 346; Autorización para pago de fondos públicos al capitán Knott, 10 de agosto de 1722, Documentos del Tesoro Público (T) 52/32, Oficina de Registro Público, Londres.

Los piratas también afirmaban simbólicamente su unidad. Las pruebas sugieren que los ladrones marítimos podrían haber tenido un sentido de pertenencia a una comunidad con un lenguaje propio, en cierto modo exclusivo. Philip Ashton, quien en 1722-1723 pasó 16 meses entre piratas, apuntó que «según la Costumbre habitual de los Piratas y en su propio *Dialecto*, me preguntaron Si firmaría sus Estatutos».<sup>39</sup> Muchas fuentes sugieren que las palabrotas, los insultos y las blasfemias podrían haber sido rasgos definitorios de su forma de hablar, aunque quizá lo fue incluso en mayor medida entre la más amplia población de los marineros. Por ejemplo, junto al río Sierra Leona, un oficial británico llamado Plunkett fingió cooperar con los piratas de Bartholomew Roberts, pero luego los atacó. Plunkett fue capturado, y Roberts:

Ante la mera visión de Plunkett le insultó como un Demonio, por su Imprudencia Irlandesa al osar resistirse. El Viejo Plunkett, al darse cuenta de que andaba con mala Compañía, empezó a insultar y maldecir tan rápido o más que Roberts, lo que hizo que el resto de los piratas se rieran profundamente, esperando que Roberts se sentara y mantuviera la Boca cerrada, ya que no tenía Nada que hacer ante la Palabrería de Plunkett. Así que a fuerza de Maldecir e Insultar, el Viejo Plunkett [...] salvó su vida.

Parece ser que los piratas que acompañaban a George Lowther hacían juegos de palabras similares. Durante las celebraciones navideñas celebraban batallas de insultos, «esforzándose por ver quién superaría al otro con nuevas Groserías y Execraciones». Puede que no resulte sorprendente que a Cotton Mather le chocara el lenguaje que empleaba William Fly, pero sin duda fue el caso del capitán Snelgrave, que se había pasado la vida rodeado de marineros malhablados, y aun así le sorprendieron las expresiones de los filibusteros que acompañaban a Thomas Cocklyn. Parece ser que las conexiones simbólicas entre los piratas se ampliaron al ámbito del lenguaje.<sup>40</sup>

<sup>39</sup> John Barnard, *Ashton's Memorial: An History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances of Mr. Philip Ashton*, Boston, 1725, pp. 2, 4; la cursiva ha sido añadida. Puede que esto sea lo que M. A. K. Halliday ha llamado un «antilinguaje». Es decir, «la representación de una estructura social [de habla] distinta y su estructura social es, a su vez, la portadora de una realidad social alternativa». Un «antilinguaje» existe en «el contexto de la resocialización». Véase su «Anti-Languages», *American Anthropologist*, núm. 78, 1976, pp. 572, 575.

<sup>40</sup> William Smith, *A New Voyage to Guinea*, Londres, 1744, pp. 42-43; Snelgrave, *New*

El símbolo más conocido de la piratería, la Jolly Roger, también ilustra el poderoso sentido de comunidad entre los piratas. Resulta de vital importancia el uso tan extendido de la bandera; no menos de 2.500 hombres, y seguramente muchos más, navegaron bajo sus colores. Una adopción tan generalizada indica un estado avanzado de identificación con el grupo.<sup>41</sup> La propia bandera era «un Estandarte negro, en Medio del cual consta un gran Esqueleto blanco con un Dardo en una mano clavado en un Corazón sangrante y en la otra un Reloj de Arena». La bandera variaba de un barco a otro, pero casi todas eran negras, adornadas con figuras representativas de color blanco, a veces solo una calavera humana, o «la cabeza de la muerte», pero más a menudo un esqueleto completo, o «anatomía». Otros elementos recurrentes eran un arma —un sable, una espada o un dardo— y el reloj de arena. El objetivo fundamental de la bandera era aterrorizar a las presas piratas, pero esta triada de elementos convergentes —muerte, violencia y tiempo limitado— señalaba al mismo tiempo aspectos significativos de la experiencia del marino. Los marineros que se hacían piratas escapaban de una situación de trabajo mortífera, al mundo más libre y esperanzador que simbolizaba la Jolly Roger. Bajo los umbríos colores del «Rey Muerte»,

---

*Account...*, p. 217; Barnard, *Ashton's Memorial...*, p. 7; *History of Pyrates...*, p. 312. Véase también Morris, «Ghost of Captain Kidd...», p. 286.

<sup>41</sup> El antropólogo Raymond Firth plantea que las banderas funcionan como instrumentos de poder y de sentimiento, crean solidaridad y simbolizan la unidad. Véase su *Symbols: Public and Private*, Ithaca (NY), Cornell University Press, 1973, pp. 328, 339; S. Charles Hill, «Notes on Piracy in Eastern Waters», *Indian Antiquary*, núm. 52, 1923, p. 147. Para tripulaciones piratas concretas que se sabe que han navegado bajo la Jolly Roger, véase *Boston Gazette*, 29 de noviembre de 1725 (Capitán Lyne); *Boston News-Letter*, 10 de septiembre de 1716 (Jennings? Leslie?), 12 de agosto de 1717 (Napin, Nichols), 2 de marzo de 1719 (Thompson), 28 de mayo de 1724 (Phillips) y 5 de junio de 1721 (Rackam?); Jameson, *Privateering and Piracy...*, p. 317 (Roberts); *Tryals of Sixteen Persons...*, p. 5 (Fly); Snelgrave, *Account of the Slave Trade...*, p. 199 (Cocklyn, LaBouche, Davis); *Trials of Eight Persons...*, pp. 9, 24 (Bellamy); Hughson, *Carolina Pirates...*, p. 113 (Moody); *Tryals of Bonnet...*, pp. 44-45 (Bonnet, Teach, Richards); Dow y Edmonds, *Pirates of New England...*, p. 208 (Harris), p. 213 (Low); Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 152 (Spriggs); Biddulph, *Pirates of Malabar...*, p. 135 (Taylor); Donnan, *Documents of the Slave-Trade...*, p. 96 (Inglaterra) y *History of Pyrates...*, pp. 240-241 (Skyrm), pp. 67-68 (Martel), p. 144 (Vane), p. 371 (capitán desconocido), p. 628 (Macarty, Bunce), p. 299 (Worley). Oficiales reales reconocieron e intentaron redirigir el poder de este simbolismo alzando la Jolly Roger en la horca cuando ahorcaban piratas. Véase el capítulo 8.



se resistieron a capitanes, mercantes y oficiales que ondeaban los estandartes de la autoridad.<sup>42</sup>

Así, los piratas consideraban a ciertos grupos como sus enemigos, pero obtenían apoyo y asistencia material de personas de todos los estratos de la sociedad, como habían hecho durante décadas. Durante mucho tiempo, la piratería sirvió como brazo informal de la política estatal inglesa en el Nuevo Mundo contra España. Algunos de los ataques más espectaculares que llevaron a cabo los bucaneros del siglo XVII se organizaron con la ayuda del gobierno colonial de Jamaica. Los ladrones del mar desarrollaron también funciones económicas fundamentales, al proporcionar, por ejemplo, oro y plata a las economías coloniales que carecían de divisas. En 1704, el pirata John Quelch, mostrando gran sorpresa, llamó la atención al respecto desde la horca de Boston. Advirtió a los allí reunidos de no llevar monedas a Nueva Inglaterra ¡porque los ahorcarían por ello! Durante mucho tiempo los oficiales coloniales hicieron la vista gorda ante tales propósitos. El gobernador de Bermudas John Hope recordó su legado en sus cartas de 1723 y 1724 a los oficiales reales en Londres, en las que explicaba cómo la piratería era popular en su colonia, igual que el contrabando lo era en Gran Bretaña. Al hablar con un «hombre honesto» sobre cómo detener la concurrencia con los piratas, este le dijo: «Señor, usted tendrá negocio suficiente si pretende rectificar eso, porque no hay hombre que navegue desde aquí que no comercie con un pirata, etc.». Hope añadió después que «tiempo atrás, aquí los Piratas eran más que bienvenidos y los Gobiernos habían ganado Estados gracias a ellos». Lo mismo pasaba en Jamaica, Nueva York, Carolina del Norte y en otros sitios, aunque esas actitudes entre los oficiales empezaron a cambiar con la amplia reorganización del imperio en la década de 1670 y a partir de la mano dura contra la piratería de la década de 1690.<sup>43</sup>

Aun así, mucha gente, algunas personas de los sectores más pudientes de la sociedad, siguieron cooperando con los piratas. Spotswood acertó con el motivo: «La Gente siente fácilmente una Inclinación ante

---

<sup>42</sup> Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 152; Snelgrave, *Account of the Slave Trade...*, p. 236. Ocasionalmente, los piratas también utilizaban banderas rojas o «sanguinarias». Para un análisis más detallado de la Jolly Roger, véase el capítulo 8.

<sup>43</sup> Teniente y gobernador Hope a [lord Carteret?], 25 de junio de 1723, *CSPC*, ítem 603, vol. 33 (1722-1723), p. 287; Gobernador John Hope al Consejo de Comercio y Plantaciones, 14 de enero de 1724, *CO 37/11*, f. 36.

estas Pestes de la Humanidad cuando alberga esperanzas de Compartir su Riqueza indebidamente obtenida». En 1718, cuando organizó una expedición contra Edward Teach y su banda, según escribe Spotswood, fue necesario «tal Secretismo que no lo comuniqué al Consejo de su Majestad, ni a ninguna otra Persona salvo las que debían ser empleadas en la Ejecución, y menos entre los muchos partidarios de los Piratas que tenemos aquí por estas Partes, pues alguno podría enviar información a Tach». Los propios piratas explicaron en 1718 que sin comerciantes en Rhode Island, Nueva York, ni en Pensilvania, que les vendieran municiones y provisiones, «nunca podrían haber llegado a ser tan formidables, ni llegar hasta el punto que llegaron». En el juicio de Stede Bonnet y su banda en 1718, el fiscal general de la colonia, Richard Allen, apuntó que alguien en Charleston había hablado a favor de los piratas, y expresó su esperanza de que no hubiera esa clase de personas entre los miembros del jurado, dueños de propiedades.<sup>44</sup>

Gran parte del apoyo se manifestaba en trasladar lo que Spotswood y otros denominaban «información de inteligencia» a los piratas, sobre todo sobre las idas y venidas de los barcos mercantes y del despliegue de buques de la Armada. Un oficial de San Cristóbal y Nieves escribió que Roberts y su tripulación tenían «información concreta de esta isla que me resulta sorprendente». El gobernador Hope insinuó esas mismas prácticas cuando escribió a sus superiores: «Siento decirlo, pero esas Gentes [de Bermudas] no consideran a esos Monstruos con la A aberración que deberían. Y descubro que cuando caemos en manos de esos Villanos, Nuestro trato no es tan duro como el que encontraron otras personas». El almirante Edward Vernon se quejaba de que los piratas recibían «información diaria» de sus colaboradores en Jamaica, lo que hacía imposible atraparlos. La información se la proporcionaban pequeños mercaderes y capitanes de barco que traficaban con los bienes de los piratas, pero, lo que es más importante, la transmitían los marineros trabajadores, algunos de los cuales se unían, otros les tenían simpatía y otros utilizaban la información como moneda de cambio con la esperanza de que, cuando los capturaran, los piratas los trataran mejor.<sup>45</sup>

<sup>44</sup> Brock, *Letters of Spotswood*, vol. 2, pp. 319, 274; Gale a Pitt, 4 de noviembre de 1718, CO 23/1, ff. 47-48; *Tryals of Bonnet*, p. 9.

<sup>45</sup> Teniente general Mathew al gobernador Hamilton, 29 de septiembre de 1720, CO 152/13, f. 23; Gobernador John Hope al Consejo de Comercio y Plantaciones, 14 de enero

Algunos de «los más pobres» en las ciudades portuarias apoyaban a los piratas a su manera. Según el historiador Shirley Carter Hughson, Charleston ardía en tensión durante el periodo previo al juicio a Bonnet y sus compañeros en 1718: «Se habían producido disturbios por las noches, amenazas de quemar la ciudad e intimidación a los agentes de la ley, el gobierno estaba casi indefenso a la hora de preservar la seguridad de la ciudadanía de la provincia». Parte de la solidaridad era una cuestión práctica, tal y como mostró que Bonnet y otro hombre escaparan de prisión. Multitudes se manifestaron también a favor de los piratas en Port Royal, Jamaica, y en Nueva Providencia en las Bahamas, demostrando que la ley no hace al delincuente. Los piratas, según Barnaby Slush, eran «Príncipes» para el marinero común. Y siguieron siéndolo tiempo después de que quienes tenían propiedades se volvieran contra ellos tan pronto como se criminalizó la cooperación con los piratas con la pena de muerte en 1721.<sup>46</sup>

Los piratas se percibían a sí mismos y sus relaciones sociales a través de una ética colectiva que se había forjado en su lucha por la supervivencia, primero como marineros, y luego como forajidos. Tenían motivos para lo que hacían, y los expresaban claramente, con coherencia y confianza y, en ocasiones, hasta con un cierto grado de hipocresía. Con sus normas sociales y a través de ellas, su organización social igualitaria y sus nociones de venganza y justicia, intentaban establecer un mundo en el que a las personas «se las tratara con justicia». Y aunque lo que hacían podía describirse como revolucionario, apenas era «tradicionalista». Al subirse «a la Horca sin una Lágrima», al denominarse «Hombres Honestos» y «Caballeros» y hablando interesada, pero orgullosamente de su «Conciencia» y su «Honor», los piratas hacían alarde de su verdad.<sup>47</sup>

---

de 1724, CO 37/11, f. 37; Edward Vernon a Josiah Burchett, 7 de noviembre de 1720, Edward Vernon Letter-Book, Add. MS 40812 (enero-diciembre de 1720), ff. 96-97.

<sup>46</sup> Hughson, *Carolina Pirates...*, pp. 112, 100-101; Barnaby Slush, *The Navy Royal: or a Sea-Cook Turn'd Projector*, Londres, 1709, p. viii.

<sup>47</sup> *History of Pyrates*, pp. 28, 43, 244, 159, 285, 628, 656, 660; Arthur L. Hayward, *Lives of the Most Remarkable Criminals*, Londres, 1735 (reedición: Nueva York, Dodd, Mead, 1927), p. 39; Rankin, *Golden Age...*, p. 155; [Mather], *Vial Poured Out...*, p. 47; Jameson, *Privateering and Piracy...*, p. 341; extracto de la carta del teniente general Mathew al gobernador Hamilton, 29 de septiembre de 1720, *CSPC*, ítem 251 i, vol. 32 (1720-1721), p. 167.

Bartholomew Roberts expresó este elevado concepto de sí mismos, todo ello dentro del idioma de la venganza, en uno de los pocos documentos que tenemos escritos por mano de un pirata. Parece ser que Roberts había solicitado una reunión con el teniente general William Mathew, presumiblemente para debatir el reciente ahorcamiento —«trato bárbaro»— de dos piratas en la isla de Nieves. Cuando Mathew no se presentó, Roberts y su tripulación navegaron hasta Basseterre, San Cristóbal, y quemaron varios barcos; a continuación, envió una carta castigando a Mathew por su mala educación e, implícitamente, por su cobardía: «Esto procede expresamente de mi parte, para hacerte saber que si te hubieras comportado como debías y te hubieras tomado un vaso de vino conmigo y mi compañía, no habría dañado ni el barco más pequeño de tu puerto». Aparentemente Roberts había previsto tomar tierra y quería que el general supiera que «no fueron los cañones que disparaste lo que me asustó ni lo que dificultó nuestra llegada a la orilla, sino el viento que no se ajustó a nuestras expectativas». Explicó que los piratas tenían un barco nuevo, y «por venganza deberíais poneros a salvo aquí, y de ahora en adelante no esperéis nada de nosotros sino lo que corresponde a un pirata como mayor Caballero». Por si fuera poco, añadió una amenaza: «Ese pobre hombre que tenéis en prisión en Sandy Point es completamente ignorante y lo que tiene se lo han dado, así que ruego toméis conciencia por una vez y me dejéis suplicaros que tratéis a ese hombre como honesto y no como un C [¿riminal?]; si nos enteramos de lo contrario no esperéis recibir cuartel en ningún punto de vuestra Isla». La carta estaba firmada con un «Atentamente», «Bathll. Roberts».<sup>48</sup>

Cuando en 1720, las clases dirigentes decidieron que «nada salvo la fuerza los sometería» muchos piratas respondieron intensificando su compromiso.<sup>49</sup> Ese fue el momento en que la preservación de la vida pirata, con todas sus libertades, comodidades y supuesta superioridad moral empezó a imponerse sobre todas las demás motivaciones entre los forajidos marítimos. En 1724 la tripulación de Edward Low juró «con las más horribles Imprecaciones, que si alguna vez eran dominados, de inmediato harían explotar su barco antes de sufrir ahorcados

<sup>48</sup> Bartholomew Roberts, el pirata, al teniente general Mathew, *Royall Fortune*, 27 de septiembre de 1720, *CSPC*, ítem 251 v, vol. 32 (1720- 1721), p. 169.

<sup>49</sup> Gobernador Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de octubre de 1720, *CSPC*, ítem 251, vol. 32 (1720-1721), p. 165.

como Perros». Los ladrones del mar no «le darían a la Jolly Roger la Desgracia de ser atacada». Su actitud de desafío a la muerte ante el deshonor era un ejemplo más del propio alarde de su autopercepción.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 153. Para juramentos similares e intentos reales, véase el capítulo 8.

## Capítulo 6

# Las mujeres piratas: Anne Bonny y Mary Read

Los hombres poderosos de Jamaica se reunieron en un Tribunal de Almirantazgo en St. Jago de la Vega a finales de 1720 y principios de 1721 para una serie de juicios espectáculo. El gobernador Nicholas Lawes, miembros de su Consejo Ejecutivo, el jefe de justicia del Gran Tribunal y una multitud de oficiales menores y capitanes de barco anunciaron la gravedad de la cuestión con la coordinación de su presencia. Estos oficiales y comerciantes se habían quejado recientemente de que «nuestras Costas están infestadas por esos Sabuesos del Infierno de los Piratas». Las costas jamaicanas no eran las únicas, con sus ataques de saqueo a la propiedad mercantil por todo el Imperio británico y más allá, los piratas habían asolado a casi todas las clases dominantes de las colonias. Esos hombres importantes habían venido para ver en la horca a una banda de piratas «balancearse a los cuatro vientos». No quedarían decepcionados.

Dieciocho integrantes de la tripulación de Calico Jack Rackam habían sido ya condenados y sentenciados a la horca; tres de ellos, incluido el propio Rackam, fueron además colgados de cadenas hasta la descomposición en Plumb Point, Bush Key y Gun Key, a modo de advertencia moral para los marineros que pasaran por allí. Quienes un día fueron compañeros a bordo, ahora compañeros de horca, estaban destinados a ser «un Ejemplo Público y aterrorizar a otros de Prácticas maléficas como esas».<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> *Boston News-Letter*, 19 de diciembre de 1720. Sobre el juicio, véase *The Tryals of Captain John Rackam and Other Pirates*, Jamaica, 1721.

Otras dos piratas también fueron condenadas, presentadas ante el juez y «preguntadas si alguna de ellas tenía Algo que decir acerca de por qué no se les debería aplicar la Sentencia de Muerte, de la misma manera que se había hecho con todos los demás». Estas dos piratas, en respuesta, «alegaron sus Vientres, en estado de Buena Esperanza, y rogaron que la Ejecución se suspendiera». El jurado entonces «aprobó la Sentencia, como Casos de Piratería, pero ordenó que regresaran, hasta que se nombrara un Jurado apropiado para investigar la Cuestión».<sup>2</sup> El jurado investigó la cuestión, descubrió que se trataba de mujeres, mujeres embarazadas, y dio una tregua a esas dos «Sabuesas del infierno» cuyos nombres eran Anne Bonny y Mary Read.



**FIGURA 5:** Anne Bonny y Mary Read; capitán Charles Johnson, *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates*, Londres, 1724.

Este capítulo explora algunos de los significados de las vidas de las dos mujeres pirata, tanto en su tiempo como posteriormente. Repasa los contextos en los que vivieron Bonny y Read y debate cómo estas mujeres se hicieron un hueco en el duro mundo de la marinería y la piratería, abrumadoramente masculino. Concluye analizando su polifacético y duradero legado. Cualquier relato histórico de las vidas de Anne Bonny

<sup>2</sup> Capitán Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, Londres, Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reedición, Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1972), p. 152 (citado en lo sucesivo como *History of Pyrates...*).

y Mary Read debe ser en definitiva tan picaresco como ellas, abarcando las infinitas e interrelacionadas historias internacionales de mujeres, navegación, piratería, trabajo, literatura, teatro y arte. En mayor medida incluso que para sus homólogos masculinos, el suyo fue, en última instancia, un relato de libertad, cuya historia contribuyeron a crear.<sup>3</sup>

\*\*\*

Mucho de lo que se sabe de las vidas de estas extraordinarias mujeres apareció originalmente en *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, escrito por el capitán Charles Johnson y publicado en dos volúmenes en 1724 y 1728. El capitán Johnson sabía reconocer una buena historia cuando la tenía delante. Otorgó papeles principales a Bonny y a Read en su relato, jactándose en el título de que el primer volumen contenía «Las extraordinarias Hazañas y Aventuras de las dos mujeres Piratas, Mary Read y Anne Bonny». *Historia general* cosechó un gran éxito, no tardó en traducirse al neerlandés, el francés y el alemán, se publicó y se volvió a publicar en Londres, Dublín, Ámsterdam, París, Utrecht y más allá; permitiendo que las historias de estas mujeres piratas circularan entre lectores de todo el mundo. Sin duda, los hombres y mujeres a quienes les tocó compartir el mundo con Bonny y Read ya habían contado y vuelto a contar sus historias en las bodegas y en las cubiertas de los barcos, en los puertos, en los bares y en los burdeles de las ciudades marineras del Atlántico.<sup>4</sup>

Según Johnson, Mary Read era una hija bastarda nacida a las afueras de Londres, su padre no era el marido de su madre. Para conseguir el respaldo de la familia del marido, la madre de Read la vestía para que se pareciera al hijo recién fallecido de su marido, que había muerto en el mar. Parece ser que a Read le gustaba su identidad masculina y con el tiempo decidió hacerse marinera, alistándose a bordo de una fragata, después fue soldado y luchó con distinción en Flandes, tanto en unidades

<sup>3</sup> Véase la importante obra editada por Jo Stanley, *Bold in Her Breeches: Women Pirates across the Ages*, Londres, HarperCollins, 1995, y David Cordingly, *Women Sailors and Sailors' Women: An Untold Maritime History*, Nueva York, Random House, 2001.

<sup>4</sup> La historia de la publicación de *History of Pyrates* se puede seguir en *A Bibliography of the Works of Captain Charles Johnson*, de Philip Gosse, Londres, Dulau, 1927.



de infantería como de caballería. Se enamoró de un compañero soldado, a quien permitió descubrir su secreto y no tardó en casarse con él. Pero demostró tener menos vigor que ella y murió pronto. Read tomó de nuevo la pistola de soldado, en esta ocasión para servir en Países Bajos. Cuando acabó la guerra zarpó a bordo de un barco neerlandés hacia las Indias Occidentales, pero su destino fue ser capturada por los piratas, y decidió unirse a ellos, a partir de entonces saqueó barcos, se batió en duelo y comenzó un nuevo romance. Un día, su nuevo amante se topó con un pirata mucho más rudo que él y fue retado a tomar tierra y batirse en duelo a la manera habitual de los piratas, «a espada y pistola». Read resolvió la situación buscando una pelea con ese mismo rudo pirata, programó su propio duelo dos horas antes que el que involucraba a su amante y, con resolución, mató al temible pirata «en el acto». Sus habilidades marciales eran impresionantes, pero no fueron suficientes para evitar que, en 1720, una nave bien armada la capturara y la apresara, a ella y a sus camaradas.



**FIGURA 6:** Anne Bonny; capitán Charles Johnson, *Historie der Engelsche Zee-Roovers*, Ámsterdam, 1725.

Anne Bonny también era una hija ilegítima (irlandesa) y también la criaron disfrazada, su padre fingía que era el hijo de un familiar confiado a su cuidado. A la larga, su padre se llevó con él a la joven vivaracha a Charleston, Carolina del Sur, donde se hizo comerciante y hacendado, y logró un reconocimiento y una riqueza considerables. Bonny se convirtió entonces en una mujer de «temperamento fiero y valeroso». Una vez, «cuando un Joven quiso acostarse con ella contra su Voluntad, le golpeó de tal manera que el tipo estuvo enfermo durante un tiempo considerable». Siempre rebelde, Bonny no tardó en abandonar a su padre y su fortuna para casarse «con un Joven que pertenecía al Mar y que no valía un Penique». Se escapó con él al Caribe, donde se vistió «con Ropas de Hombre» y se unió a la banda de piratas en la que estaba Mary Read y, lo que es más importante, Calico Jack Rackam, quien no tardó en ser objeto de los afectos de Bonny. Su romance también duró poco, hasta que un día de 1720 ella y sus compañeros se enfrentaron a una nave que venía a capturarlos. Cuando ya estaban a su alcance, «ninguno [de los piratas] permanecieron en Cubierta excepto Mary Read, Anne Bonny y alguno más», el resto se escabulleron hacia la bodega con cobardía. Exasperada y disgustada, Read les disparó con una pistola, «mató a uno e hirió a otros». Más tarde, cuando Rackam iba a ser ahorcado, Bonny respondió a su mirada suplicante con un: «Estaba triste de verlo ahí, pero si hubiera luchado como un Hombre, no lo habrían colgado como a un Perro». Bonny, que «había luchado como un Hombre» se vio obligada a alegar su vientre para prolongar sus días entre los vivos.

No puede haber ninguna duda de la existencia de dos mujeres piratas llamadas Anne Bonny y Mary Read, ya que se mencionan en diversas fuentes históricas, todas independientes de *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*. Los nombres aparecieron por primera vez en unas declaraciones de Woodes Rogers, gobernador de las islas Bahamas, quien el 5 de septiembre de 1720, declaró que Jack Rackam y su tripulación eran piratas y advirtió a todas las autoridades de que los trataran como «Enemigos de la Corona de *Gran Bretaña*». Nombró a los piratas implicados y apuntó: «Dos mujeres, de nombre Ann Fulford, alias Bonny, y Mary Read». La segunda mención apareció en un panfleto, *The Tryals of Captain John Rackam and Other Pirates* [Los juicios del capitán John Rackam y otros piratas], publicado en Jamaica en 1721. Hacia esa misma época, el gobernador Nicholas Lawes

escribió desde Jamaica al Consejo de Comercio y Plantaciones que «se había demostrado que las mujeres solteras de la isla de Nueva Providencia, habían tomado parte activa en actividades piratas, vistiendo ropas de hombre, armadas, etc.». Por último, reportajes en periódicos como *American Weekly Mercury*, *Boston Gazette* y *Boston News-Letter* mencionaban, sin nombrarlas, a las dos mujeres que formaban parte de la tripulación de Rackam.<sup>5</sup>



**FIGURA 7:** Mary Read; capitán Charles Johnson, *Historie der Engelsche Zee-Roovers*, Ámsterdam, 1725.

<sup>5</sup> Véase «By his Excellency Woodes Rogers, Esq; Governour of New Providence, &c. A Proclamation», *Boston Gazette*, 10 de octubre de 1720; *Tryals of Captain John Rackam...*, pp. 16-19; Gobernador Nicholas Lawes al Consejo de Comercio y Plantaciones, 12 de junio de 1721, en *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandy Banton, Londres, Routledge, publicado en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 523, vol. 32 (1720-1721), p. 335 (cursiva del original); *American Weekly Mercury*, 31 de enero de 1721; *Boston Gazette*, 6 de febrero de 1721; *Boston News-Letter*, 13 de febrero de 1721.

*The Tryals of Captain John Rackam and Other Pirates* presenta los testimonios del juicio y verifica partes fundamentales de *Historia general* de Johnson, identifica de forma independiente a Bonny y a Read como mujeres fieras, bravuconas, auténticas piratas en todos los sentidos.<sup>6</sup> Una de los testigos contra Bonny y Read fue Dorothy Thomas, que había sido capturada y hecha prisionera por la tripulación de Rackam. Afirmaba que las mujeres «vestían Chaquetas de Hombre, Pantalones largos, y Pañuelos atados a la Cabeza, y que cada una de ellas había tenido Machete y Pistola en Mano». Además, en un momento dado «maldijeron e insultaron a los Hombres», sus compañeros piratas, «[para] que asesinaran a la Declarante». «Tienen que matarla», gruñían, «para evitar que vaya contra ellos» en los tribunales, como efectivamente estaba pasando ante sus ojos. En aquel entonces, Bonny y Read vestían como hombres, pero no engañaron a Thomas: «El Motivo de que ella supiera y creyera que eran Mujeres fue la amplitud de su Pecho».<sup>7</sup>

John Besnick y Peter Cornelius, también prisioneros de Rackam y su tripulación, testificaron que Bonny y Read «eran muy activas a Bordo, dispuestas a hacer cualquier Cosa». Parece ser que Bonny trabajaba como chica de la pólvora cuando estaba empleada: «Les pasaba la pólvora a los Hombres».<sup>8</sup> Cuando Rackam y su tripulación «avistaban alguna embarcación, la Perseguían o la Atacaban», Bonny y Read vestían ropa de hombre, pero en otros momentos, sin enfrentamientos militares, usaban ropa de mujer. Según estos testimonios, las mujeres «no parecían estar retenidas ni haber sido detenidas por la Fuerza», sino que participaban de la piratería «por su propia Voluntad y Consentimiento». Thomas Dillon, comandante de un buque mercante capturado, añadió que «ambas eran muy libertinas, maldecían y blasfemaban mucho, y estaban muy dispuestas a hacer cualquier Cosa a bordo».<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> Puede que el capitán Johnson utilizara este panfleto, como hicieron otros, para preparar su texto. Véase el comentario de Schonhorn en *History of Pyrates...*, p. 670.

<sup>7</sup> *Tryals of Captain John Rackam...*, p. 16.

<sup>8</sup> Linda Grant Depauw apunta que las mujeres solían trabajar en unidades de artillería durante la Revolución estadounidense. Véase su «Women in Combat: The Revolutionary War Experience», *Armed Forces and Society*, núm. 7, 1981, pp. 214-217.

<sup>9</sup> *Tryals of Captain John Rackam...*, p. 18.

A pesar de la autenticidad general de los relatos,<sup>10</sup> sin duda muchas lecturas modernas los habrán puesto en duda, pensando que eran descripciones de algo imposible. Después de todo, las mujeres nunca se hicieron a la mar; la navegación era un mundo de hombres y un mundo solo de hombres. Sin embargo, investigaciones recientes cuestionan esos supuestos. Linda Grant Depauw ha demostrado que las mujeres se hicieron a la mar de muchas formas: como pasajeras, sirvientas, esposas, lavanderas, cocineras y ocasionalmente, aunque sin duda mucho menos a menudo, incluso como marineras, trabajando a bordo de buques de la Armada, mercantes, balleneros, corsarios y piratas.<sup>11</sup> Dianne Dugaw escribe: «Quizás el dato más sorprendente de las mujeres soldado del siglo XVIII sea su frecuencia, no solo en la ficción, sino también en la historia».<sup>12</sup> Un escrito británico anónimo, posiblemente del dramaturgo y poeta Oliver Goldsmith, decía en 1762 que había tantas mujeres en el ejército británico que se merecían su propio batallón independiente, quizás no tan diferentes de sus coetáneas, las guerreras que lucharon por el reino africano de Dahomey.<sup>13</sup>

Así, Bonny y Read se equiparon con ropa de hombre y llevaron su valiente impostura al siempre duro y a veces brutal mundo del trabajo

---

<sup>10</sup> Las narrativas son plausibles en casi todos los aspectos. Sin duda, las convenciones literarias de la época afectarían a la hora de construir el relato, como al invocar el conflicto entre Marte y Venus en la vida de Mary Read.

<sup>11</sup> Linda Grant Depauw, *Seafaring Women*, Boston, Houghton Mifflin, 1982, pp. 18, 71. La marinería era solo una de las muchas líneas de trabajo que excluía formalmente a las mujeres, ya que la división sexual del trabajo estaba claramente establecida en el siglo XVIII y de hecho se encontraba en expansión, aunque no fuera tan severa en ciertos aspectos como sería más adelante. Los gremios medievales y el sistema de aprendices habían segregado por sexos la mayoría de oficios mucho antes. Véase el excelente trabajo de Bridget Hill, *Women, Work, and Sexual Politics in Eighteenth-Century England*, Oxford, Basil Blackwell, 1989, sobre todo sus comentarios en pp. 49, 260.

<sup>12</sup> Dianne Dugaw, *The Female Soldier: Or, the Surprising Life and Adventures of Hannah Snell*, Londres, 1750 (reedición, Los Angeles: Augustan Reprint Society, 1989), p. v. Linda Grant Depauw ha señalado que durante la Revolución estadounidense «decenas de miles de mujeres participaron en el combate activo», «algunos cientos» de ellas —como Deborah Sampson, Sally St. Clair, Margaret Corbin, y una mujer conocida solo como «Samuel Gay»— lucharon de uniforme en la Línea Continental. Véase su «Women in Combat», 209.

<sup>13</sup> «Female Warriors», originalmente publicado en *British Magazine*, se reimprimió como un «ensayo no reconocido» en *The Works of Oliver Goldsmith*, Peter Cunningham, Nueva York, Harper and Brothers, 1881, vol. 3, pp. 316-319.

marítimo. Sus aventuras de travestismo no eran tan infrecuentes como antes se creía entre las mujeres de la modernidad más temprana; sin embargo, suponía un desafío directo a las prácticas marítimas habituales, que prohibían que las mujeres trabajaran como marineras a bordo de cualquier barco que navegara en alta mar. Los motivos de su exclusión no están claros todavía, pero la evidencia es incuestionable: el barco era un lugar de trabajo con un claro sesgo de género, reservado casi de forma exclusiva para la mano de obra masculina. La navegación era una línea de trabajo de la que durante mucho tiempo se pensó que «convertía en hombre» a cualquiera que la ejerciera.<sup>14</sup>

Uno de los motivos por los que las mujeres no encontraban camarotes puede ser la mera fuerza física y la resistencia necesarias para el trabajo marítimo de la modernidad temprana. Dado que apenas se recurría a la ayuda de las máquinas, el barco dependía de la fuerza bruta para muchas de sus operaciones fundamentales: ayudar en la carga y descarga de mercancía (con poleas y aparejos), colocar las pesadas velas de lona y operar la bomba del barco para desalojar el agua que rezumaba por las costuras de la nave, siempre goteantes. Obviamente, algunas mujeres hicieron el trabajo y lo hicieron bien, logrando el perdurable respeto de sus compañeros de trabajo. Pero no todo el mundo —sin duda no todos los hombres— estaba a la altura de sus exigencias. Simplemente resultaba demasiado extenuante, demasiado duro para el cuerpo, dejaba a su paso cojeras, hernias, una grotesca serie de mutilaciones y, a menudo, causaba una muerte prematura.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> No ha sido hasta fechas recientes cuando la historia ha empezado a estudiar el proceso por el cual la marinería se convirtió en una actividad masculina. Véase Margaret S. Creighton y Lisa Norling, *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1996.

<sup>15</sup> Rudolf M. Dekker y Lotte C. van de Pol, *The Tradition of Female Transvestism in Early Modern Europe*, Londres, Macmillan, 1989, pp. 80, 81; Julia Wheelwright, *Amazons and Military Maids: Women Who Dressed as Men in the Pursuit of Life, Liberty, and Happiness*, Londres, Pandora, 1989, pp. 51, 53, 78. Probablemente los trabajadores marítimos tuvieran un sentimiento hacia las mujeres como el que profesaban quienes trabajaban en régimen de servidumbre a las cerca de 10.000 mujeres que fueron transportadas como traidoras a las colonias británicas en América entre 1718 y 1775; las consideraban menos cualificadas, menos capaces de realizar trabajo físico duro y más proclives a perder tiempo de trabajo por embarazo. Véase A. Roger Ekirch, *Bound for America: The Transportation of British Convicts to the Colonies, 1718-1775*, Oxford, Clarendon Press, 1987, pp. 48-50, 89.

Un segundo motivo de la segregación por sexos, y quizás más importante, era la creencia aparentemente extendida de que las mujeres, y la sexualidad en general, eran contrarias al orden social y de trabajo a bordo del barco. Arthur N. Gilbert ha demostrado de manera convincente que las prácticas homosexuales en la Marina Real británica en el siglo XVIII se castigaban sin piedad porque se consideraba una subversión de la disciplina y el buen orden.<sup>16</sup> El reverendo John Flavel se pronunció en el mismo sentido cuando escribió que la muerte de la «lujuria» entre los marineros era una forma de dar «vida» al oficio mercante, pues hacía que la salvación de las almas y la acumulación de capital fueran partes complementarias de un mismo proceso disciplinario.<sup>17</sup> No obstante, ciertas versiones de su punto de vista fueron aparentemente aceptadas en todos los niveles de la jerarquía del barco. Muchos marineros veían a las mujeres como objetos de fantasía y adoración, pero también como fuentes de mala suerte o, peor, como peligrosas fuentes de conflicto, potenciales rupturas del orden masculino de solidaridad marítima. Los marineros de la modernidad temprana parecían haber acordado que era necesario adoptar una suerte de represión sexual para el trabajo a bordo.<sup>18</sup>

La premisa era tan sólida que logró cierta aceptación entre los piratas, que, como hemos visto, por lo demás organizaban sus barcos de formas novedosas e igualitarias. Los filibusteros que navegaban por el Mediterráneo a principios del siglo XVII rechazaban la presencia de ninguna mujer a bordo del barco, porque su presencia era «demasiado

---

<sup>16</sup> Arthur N. Gilbert, «Buggery and the British Navy, 1700-1861», *Journal of Social History*, núm. 10, 1976, pp. 87-88.

<sup>17</sup> John Flavel, *A Pathetical and Serious Diswasive...*, Boston, 1725, p. 134; Depauw, *Seafaring Women...*, pp. 162, 184-185. Las mujeres que solían viajar a bordo eran pasajeras y poco a poco también mujeres de oficiales, la gran mayoría de ellas estaban separadas de la tripulación por abismos de género y clase. La tendencia de que las mujeres de los capitanes las acompañaran en el mar alcanzó su punto álgido en el siglo XIX y se redujo en el XX.

<sup>18</sup> Probablemente, el miedo a la sexualidad femenina también se apoyara en una superstición anterior sobre los poderes mágicos y sobrenaturales de las mujeres que surgió durante la aterradora etapa inicial de la marinería. Linda Grant Depauw mantiene que es un mito y una invención costera que las mujeres se consideraran portadoras de mala suerte en el mar, y que tenía poco o nada que ver con las verdaderas creencias de los marineros. Sin embargo, hay demasiadas pruebas que contradicen su argumento (incluso suyas) como para que resulte convincente. Véase su *Seafaring Women...*, pp. 15-18.

distrayente».<sup>19</sup> El rechazo continuó hasta el siglo XVIII. Los estatutos redactados por Bartholomew Roberts y su tripulación especificaban que no se permitía ningún chico ni mujer a bordo. Además, si una mujer pasajera se tomaba como prisionera, «colocaban inmediatamente a un Centinela con ella para evitar las trágicas Consecuencias de un Instrumento tan peligroso de División y Disputas». La tripulación de John Phillips tuvo un razonamiento parecido: «Si en algún Momento nos encontramos con una Mujer prudente, aquel Hombre que se ofrezca a entrometerse con ella sin su Consentimiento sufrirá la presencia de la Muerte». El capitán William Snelgrave añade: «Es una norma entre los Piratas no permitir que las Mujeres suban a bordo de sus Barcos, cuando están en el Puerto. Y si se Captura una Presa en el Mar en la que haya alguna Mujer a bordo, nadie se atreverá, so pena de muerte, a forzarla contra sus Inclinaciones. Por tratarse de una buena Norma política para evitar alteraciones entre ellos, será estrictamente respetada».<sup>20</sup> Black Bart Roberts era más estricto que la mayoría de los capitanes pirata (prohibió el juego a su tripulación para reducir el conflicto), por lo que podría resultar imprudente tomar su ejemplo como típico.<sup>21</sup> Otra duda, quizás más importante, surge de la evidencia de que Bonny y Read no se travestían con ropas de hombre todo el tiempo que estaban a bordo del barco pirata. Como testificaron John Besnick y Peter Cornelius ante el tribunal, llevaban ropa masculina durante las persecuciones o batallas, en las que una muestra de «fuerza masculina» podría ayudar a intimidar a su presa y a forzar una rendición rápida. En otros momentos, presumiblemente durante el trabajo diario del barco, se vestían como mujeres.<sup>22</sup>

La muestra más contundente de la actitud de los piratas hombres hacia las mujeres piratas es el número de mujeres que efectivamente

<sup>19</sup> Clive Senior, *A Nation of Pirates: English Piracy in Its Heyday*, Londres, David & Charles Abbott, 1976, p. 39.

<sup>20</sup> *History of Pyrates...*, pp. 212, 343; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1734 (reedición, Londres, Frank Cass, 1971), pp. 256-257.

<sup>21</sup> Es posible que Roberts y su tripulación conocieran, y no aprobaran, a Bonny y a Read. Otro de sus estatutos indicaba: «Si se encontrara a cualquier Hombre seduciendo a cualquiera del Sexo [femenino] y llevándola al Mar, disfrazada, aquel sufrirá la Muerte». Véase *History of Pyrates...*, p. 212.

<sup>22</sup> *Tryals of Captain John Rackam...*, p. 18.



aparecen en los barcos de maleantes marinos a principios del siglo XVIII; las pruebas que se conservan sugieren que fueron pocas. Hubo otras dos mujeres que afrontaron cargos por piratería en esta época, ambas en Virginia, donde las autoridades juzgaron en 1726 a Mary Harley (o Harvey) y a tres hombres, condenaron a estos tres a la horca, pero liberaron a la mujer.<sup>23</sup> Tres años después juzgaron a una banda de seis piratas, incluida Mary Crickett (o Crichtett), a quienes se condenó a la horca en su integridad. Crickett y Edmund Williams, el líder de los piratas, habían sido trasladados como felones a Virginia a bordo del mismo barco a finales de 1728.<sup>24</sup> No se sabe si Harley y Crickett se travistieron para hacerse piratas, ni si fueron las historias de Anne Bonny y Mary Read lo que les impulsó a hacerlo. La mera presencia de estas cuatro mujeres entre los piratas salió a la luz solo porque sus embarcaciones fueron capturadas. De este modo, puede que el barco pirata ofreciera más espacio para las mujeres que los buques de la Armada o los barcos mercantes de aquel entonces, pero aun así era demasiado poco. Y en cualquier caso, solo fue posible gracias a la acción radical de las mujeres que generaron ese espacio en primer lugar.<sup>25</sup>

Bonny y Read fueron capaces de llevar a cabo esas acciones en parte porque sus experiencias de clase y sus características personales les permitieron aprovechar y perpetuar una tradición clandestina de travestismo femenino muy arraigada, de dimensiones paneuropeas, pero especialmente presente en Inglaterra, Países Bajos y Alemania en la

---

<sup>23</sup> «At a Court held at Williamsburg» (1727), HCA 1/99, ff. 2-8. El marido de Harley, Thomas, también participó en la piratería, pero de algún modo eludió el arresto. Para información sobre Thomas y Mary Harley (o Harvey), identificados como marido y mujer, véase Peter Wilson Coldham, *English Convicts in America*, vol. 1: *Middlesex, 1617-1775*, Nueva Orleans, Polyanthos, 1974, p. 123. Mary Harley (o Harvey) fue trasladada a las colonias en abril de 1725. Thomas fue sentenciado en octubre y trasladado en noviembre del mismo año. El líder de la banda, John Vidal, solicitó y recibió clemencia del rey, siendo indultado por su crimen capital en septiembre de 1727. Véase H. R. McIlwaine, *Executive Journals of the Council of Colonial Virginia*, Richmond, Virginia State Library, 1930, vol. 4, pp. 149, 150.

<sup>24</sup> «Proceedings of the Court of Admiralty [in Virginia]» (1729), HCA 1/99. Véase también Coldham, *English Convicts in America*, p. 67 (Crichtett) y p. 290 (Williams). No existe registro que demuestre si el ahorcamiento tuvo lugar.

<sup>25</sup> Al limitar el papel de las mujeres a bordo de los barcos, a los piratas podría haberles resultado más difícil reproducirse en tanto comunidad y por lo tanto más fácil al Estado llevar a cabo su mortífero asalto contra ellos.

modernidad temprana. Las mujeres proletarias solían adoptar estos disfraces, si bien no exclusivamente.<sup>26</sup> Como otras mujeres que se travestían, Bonny y Read eran jóvenes, solteras y de origen humilde, el origen ilegítimo también era algo habitual. Además, Bonny y Read ilustraban a la perfección lo que los historiadores Rudolf M. Dekker y Lotte C. van de Pol han identificado como las dos razones fundamentales por las que las mujeres se travestían en la modernidad temprana: Read lo hacía fundamentalmente por necesidad económica y Bonny, para dar la espalda a la fortuna de su padre y perseguir sus propios instintos de amor y aventura.<sup>27</sup>

Puede que Bonny se sintiera atraída por el mar y la piratería en concreto gracias a la tradición popular en su Irlanda natal acerca de Grace O'Malley, una reina pirata que a finales del siglo XVI recorrió de arriba a abajo la costa occidental de la isla Esmeralda. O'Malley era feroz en sus acciones y en su semblante; el rostro de esta figura imponente portaba la indeleble marca de las garras de un águila que la atacó en su juventud. En 1577 sir Henry Sydney escribió que O'Malley «era una mujer notable en todas las costas de Irlanda». Esas costas incluían el puerto de Corck, donde O'Malley había atacado con frecuencia barcos mercantes que navegaban hacia la península Ibérica y donde nació Bonny en una familia de tradición marinera.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Julia Wheelwright escribe: «Las mujeres que se alistaban como soldados y marineras solían proceder de las clases trabajadoras, donde estaban acostumbradas al duro trabajo físico. Procedían de comunidades en las que las mujeres confiaban en su fuerza, ya que trabajaban mano a mano con los hombres en el campo» o en otras áreas. Véase su *Amazons and Military Maids...*, p. 42, y Dekker y van de Pol, *Tradition of Female Transvestism...*, p. 2.

<sup>27</sup> Basándose en 119 ejemplos de travestismo, que se encontraron en los archivos de la Compañía de las Indias Orientales neerlandesa, Rudolf M. Dekker y Lotte C. van de Pol concluyen: «A lo largo de la modernidad temprana, travestirse como un hombre era una posibilidad real y viable para las mujeres, que sufrían tiempos difíciles y luchaban por sobreponerse a sus complicadas circunstancias». Véase su *Tradition of Female Transvestism...*, pp. 1-2 (cita), 11, 13, 42.

<sup>28</sup> Véase Anne Chambers, *Granuaile: The Life and Time of Grace O'Malley, c. 1530-1603*, Dublín, Wolfhound Press, 1983; se cita a Sydney en p. 85. Véase también Depauw, *Seafaring Women...*, pp. 24-25. Por su parte, Read, que regentaba una taberna en Breda, podría haber influido en la travesti neerlandesa más famosa, Maria van Antwerpen. Véase Dekker y van de Pol, *Tradition of Female Transvestism...*, p. 40.

En cualquier caso, Bonny y Read formaron parte de una tradición mayor que incluía a mujeres tan famosas como Christian Davies, quien, vestida de hombre, persiguió a su marido soldado, desde Dublín hasta el continente europeo, sobrevivió a numerosas batallas, heridas y a la captura de las tropas francesas, y regresó a Inglaterra con honores militares otorgados por la reina Ana.<sup>29</sup> Ann Mills se hizo a la mar «hacia el año 1740», trabajando como «marinera común a bordo de la fragata Maidstone» durante la guerra de Sucesión Austriaca. Se distinguió mano a mano en combate contra el «enemigo francés» y «cortó la cabeza de su oponente, como trofeo de su victoria».<sup>30</sup> Quizás la marinera travestida más famosa del siglo XVIII fuera Hannah Snell, que zarpó a la mar en 1745 en busca de un marido marino que la había abandonado durante el embarazo. Los relatos de su vida aparecen en *Gentlemen's Magazine*, *Scots Magazine* y en libros, amplios y breves, en inglés y en neerlandés.<sup>31</sup>

Mujeres como Christian Davies, Ann Mills y Hannah Snell también fueron reconocidas en cánticos populares por todo el Atlántico. Una «clase baja semianalfabeta» de «aprendices, sirvientes, charlatanas, labradores, jornaleros, soldados y marineros» cantaba las glorias de las «mujeres guerreras» en las ferias, en los muelles, en las esquinas de las calles y en medio de las concentraciones masivas frente a la horca.<sup>32</sup> Bonny y Read cumplían su mayoría de edad en una época en la que los cánticos de mujeres guerreras alcanzaron su máxima popularidad.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> James Caulfield, *Portraits, Memoirs, and Characters of Remarkable Persons from the Revolution in 1688 to the End of the Reign of George II*, Londres, T. H. Whitely, 1820, vol. 2, pp. 43-51.

<sup>30</sup> *Ibidem*, vol. 4, pp. 111, 112.

<sup>31</sup> Dugaw, *Female Soldier...*, pp. vi, 1, 5, 6, 17, 19, 22-23, 39, 41. La historia de Hannah Snell solía contarse para celebrar la nación británica, destacando el patriotismo de su servicio militar. Las historias de Bonny y Read no permitían tal énfasis, debido al hecho ineludible de que atacaron barcos *británicos* y al comercio *británico*, rechazando las lógicas del nacionalismo en sus expolios.

<sup>32</sup> Dianne Dugaw, *Warrior Women and Popular Balladry, 1650-1850*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 20.

<sup>33</sup> *Ibidem*, pp. 1, 48.



**FIGURA 8:** Ann Mills; James Caulfield, *Portraits, Memoirs, and Characters of Remarkable Persons from the Revolution of 1688 to the End of the Reign of King George II*, Londres, 1820.

Dianne Dugaw ha señalado que estos cánticos hacían «una lectura sorprendentemente precisa, si bien convencional, de la experiencia de la mujer de clase baja» que, como es natural, contaba con fuerza física, resistencia, independencia, arrojo y la capacidad de sobrevivir por sus propios medios. La realidad material imperante en la vida de las mujeres trabajadoras hizo posible que algunas mujeres se disfrazaran y accedieran a mundos dominados por hombres; la misma realidad que se ocupó de que esas mujeres fueran lo suficientemente conocidas dentro de la cultura

obrero temprana como para ser celebradas. Bonny y Read no representaban el aspecto típico, sino el más fuerte de la feminidad popular.<sup>34</sup>

Su fuerza era una cuestión de cuerpo y mente, ya que las dos mujeres estaban bien preparadas para el trabajo marítimo y la piratería tanto en el aspecto físico como en el temperamental. Cuando Read era adolescente, ya «crecía con valentía y con fuerza». A Bonny la describieron como «robusta» y de «temperamento feroz y valiente». En el «momento de la acción, Nadie entre [los piratas] era más decidida o estaba más dispuesta a abordar o emprender cualquier Hazaña peligrosa» que Bonny y Read, sobre todo porque, cuando navegaban bajo la Jolly Roger, ya habían soportado todo tipo de peligros. La madre de Read había estado casada con «un Hombre que se servía del Mar», pero parece ser que terminó siendo él quien fue utilizado por el mar; la madre de Anne Bonny era «Sirvienta-Criada». Como hijas ilegítimas, ambas se enfrentaron a circunstancias cambiantes y precarias desde muy pronto en sus vidas. El arte de sobrevivir en el duro mundo proletario incluía la capacidad de autodefensa, que tanto Bonny como Read dominaban.<sup>35</sup> La experiencia de Read en la infantería y la caballería británicas ayudó a que se convirtiera en una temible duelista entre los piratas. El aprendizaje de Bonny era menos formal, pero no menos efectivo, tal y como descubriría por sorpresa y con dolor el hombre que intentó violarla.<sup>36</sup>

Por lo tanto, Bonny y Read estaban bien preparadas para adoptar el estilo cultural marinero e incluso pirata, cosa que hicieron con entusiasmo. Maldecían y blasfemaban como cualquier buen marinero. Iban además armadas hasta los dientes, portando sus pistolas y machetes como quienes habían sido entrenados en el arte de la guerra. Además

<sup>34</sup> *Ibidem*, pp. 124, 131, 122 (cita). La conclusión de Dugaw sobre la reacción popular positiva ante las mujeres soldado parece estar en conflicto con la de Rudolf M. Dekker y Lotte C. van de Pol, pero puede que se trate de una cuestión de respuestas distintas en Inglaterra y Países Bajos. Véase Dekker y van de Pol, *Tradition of Female Transvestism...*, pp. 97-98.

<sup>35</sup> El hecho de que Bonny y Read se travistieran y se hicieran a la mar debe entenderse en el contexto más amplio que sugiere Peter Linebaugh: «Creo que a los muchos actos de supervivencia y capacidad de salir adelante, tendríamos que añadir el poder de aparentar lo que no eres, como al mezclarse con los rasgos de piel gruesa, encallecida y con cicatrices del proletariado inglés». Véase su «All the Atlantic Mountains Shook», *Labour/Le Travail*, núm. 10, 1982, p. 99.

<sup>36</sup> En «Women in Combat...», p. 223, Depauw argumenta que en el siglo XVIII «implicarse mano a mano en el combate no se consideraba un comportamiento que no fuera femenino».

defendían uno de los principales valores y estándares de conducta tanto entre marinos como entre piratas, es decir, un código no escrito de valentía. Calico Jack Rackam logró un gran impulso en la esfera pirata cuando su capitán, Charles Vane, se negó a enfrentarse a una fragata francesa, por lo que de inmediato fue acusado de cobardía; se celebró una moción de confianza, y Rackam fue ascendido de segundo a capitán. Entre marineros y especialmente entre piratas, la valentía era un medio de supervivencia fundamental, y la cobardía era una invitación al desastre y en último término a la muerte.<sup>37</sup>

La valentía se entendía tradicionalmente como una virtud masculina, pero Read y Bonny demostraron que las mujeres podían tenerla en abundancia. Lo demostraron en los motines que las arrojaron a cada una de ellas a la piratería y de nuevo en la escaramuza tras la cual fueron capturadas, cuando dispararon a la bodega, apuntando a sus temblorosos compañeros. Read temía enterarse de que a su amante lo llamaran cobarde; Bonny se refirió así al suyo cuando lo vio con una soga al cuello en Port Royal. La mayor evidencia de lo importante que era la valentía la dio Read al responder con conciencia de clase a la pregunta de un prisionero sobre su idea de una «Muerte ignominiosa» en la horca, a lo que animosamente contestó que los «Hombres Valientes» — como ella — no le tenían miedo. Acusó a los cobardes canallas en tierra que usaban las leyes como instrumento de opresión; y al hacerlo habló indirectamente de la amplia y violenta redefinición de las relaciones de propiedad que estaba teniendo lugar en su Inglaterra natal en el preciso momento en el que expresaba su repulsa.<sup>38</sup>

Read consideraba la valentía como un recurso, algo parecido a una destreza que otorgaba a la población pobre cierta protección en un mercado de trabajo despiadado. El capitán pirata Charles Bellamy expresó la misma idea de forma más detallada cuando sermoneó así a un capitán capturado:

---

<sup>37</sup> *Tryals of Captain John Rackam...*, pp. 16, 18.

<sup>38</sup> *History of Pyrates...*, p. 151; *Tryals of Captain John Rackam...*, p. 11; Douglas Hay, Peter Linebaugh y E. P. Thompson, *Albion's Fatal Tree: Crime and Society in Eighteenth-Century England*, Nueva York, Pantheon, 1975; E. P. Thompson, *Whigs and Hunters: The Origin of the Black Act*, Nueva York, Pantheon Books, 1975; Peter Linebaugh, *The London Hanged: Crime and Civil Society in the Eighteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991.

Maldito seas, eres un Cachorro escurridizo, igual que todos los que se someten al gobierno de las Leyes que los Hombres ricos han hecho para su propia Seguridad, ya que los Cachorros cobardes no tienen más forma de defender lo que obtienen que con su Esclavitud; malditos sean todos: Malditos sean por ser un Hatajo de astutos Bribones, y tú, que los sirves, por ser una Pandilla de Estúpidos cobardes. Los Sinvergüenzas nos difaman, cuando solo hay una Diferencia, en realidad ellos roban a los Pobres bajo el Amparo de la Ley y nosotros saqueamos a los Ricos bajo la Protección de nuestra propia Valentía.

Así, la valentía era la antítesis de la ley, el proletariado tenía que disponer de ella para abrirse camino en un mundo de cachorros escurridizos, estúpidos cobardes, astutos bribones y sinvergüenzas. Este era el relato secular del siglo XVIII sobre el radical antinomismo de quienes habían tomado la ley por su mano durante la Revolución inglesa.<sup>39</sup>

El desdén antinómico ante la autoridad estatal resulta evidente en otro punto de la experiencia de clase de Bonny y Read, a saber, sus situaciones maritales y familiares. Ambas mujeres participaron en lo que John Gillis ha denominado «la práctica proletaria del automatrimonio y el autodivorcio». Read se casó felizmente con su esposo. Bonny, cuando tuvo expectativas de una vida de cierta riqueza y privilegio de clase, no tardó en darle la espalda, se casó con un marinero pobre y partió a un lugar conocido por ser «un Receptáculo y un Refugio de Piratas y Tipos vagos». Las prácticas matrimoniales de preservación de la propiedad, características de las clases medias y altas, no eran para ella. Aparentemente, el matrimonio tampoco era para James Bonny, ya que su mujer (con la ayuda de su nuevo amante, Calico Jack Rackam) no tardó en organizar una forma popular de divorcio conocida como «venta de esposas» para terminar con una antigua relación y comenzar una nueva. Rackam tenía que darle al marido de Bonny «una Suma de Dinero, en Consideración [de la cual] este debía renunciar a ella, por Escrito, a favor del tal *Rackam*, y ella incluso habló con algunas Personas para que fueran Testigos de dicho Escrito». Cuando el gobernador Woodes Rogers se opuso a reconocer la validez de la costumbre popular, y amenazó con azotar y encarcelar a Bonny por «Comportamiento libertino», ella y Rackam «al descubrir que por los Medios justos no podrían disfrutar de su Compañía en Libertad, decidieron huir juntos y disfrutar a Pesar

<sup>39</sup> *History of Pyrates...*, p. 597.

del Mundo». Así, Bonny y Read ejercieron su libertad marital, una costumbre cuya adopción colectiva dio pie a la aprobación de la ley inglesa de Hardwicke de 1753, diseñada para restringir los matrimonios legales a ceremonias públicas celebradas en la iglesia.<sup>40</sup>

Bonny y Read plantearon su mayor reto a la autoridad estatal al elegir la vida pirata, que era por un lado otra experiencia de clase y no en menor medida, una experiencia de libertad a su manera. El capitán Charles Johnson reconoció la piratería como una «Vida de Libertad» haciendo de esta cuestión el tema central de su libro. Bonny y Read participaron en el valiente experimento más allá del alcance de los poderes tradicionales de la familia, el Estado y el capital, aquel que llevaban a cabo los hombres trabajadores y, con su presencia, al menos algunas mujeres. Aportaron una dimensión completamente nueva a la atractiva subversión de la piratería apoderándose de lo que se consideraba la libertad masculina. Al hacerlo, sus compatriotas masculinos no se limitaron a aceptarlas, ya que claramente desempeñaban un liderazgo considerable a bordo de la nave. Aunque no fueron elegidas formalmente por sus compañeros piratas para puestos de mando, de todos modos ejercieron su liderazgo con el ejemplo: al batirse en duelo, al proteger la cubierta en los abordajes y al formar parte del grupo destinado a abordar presas marítimas, un derecho reservado siempre a los integrantes más audaces y respetados de la tripulación. Demostraron que una mujer podía hallar la libertad bajo la Jolly Roger.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> John Gillis, *For Better, for Worse: British Marriages, 1600 to the Present*, Nueva York, Oxford University Press, 1985, pp. 13, 14, 18, 37, 84, 85, 99 (cita); carta anónima desde Carolina del Sur, agosto 1716, Documentos de la Oficina Colonial (CO) 5/382, f. 47 (cita), Oficina de Registro Público, Londres. Richard Turnley, quien no solo se opuso a ser testigo de la venta de mujeres, sino que informó al gobernador Rogers, se convirtió de inmediato en objeto de venganza. Con «amargas Palabrotas e Imprecaciones» Bonny y Rackam juraron que si hubieran podido encontrarlo (y de hecho fueron en su busca) «le habrían azotado hasta la Muerte». Véase *History of Pyrates...*, pp. 623, 626. La narrativa también sugiere que esta venta de mujeres en concreto no la inició el marido, como solía ser el caso, sino la propia Bonny. Sobre las ventas de mujeres, véase E. P. Thompson, *Customs in Common*, Londres, Merlin Press, 1991, capítulo 7 [ed. cast.: *Costumbres en común*, trad. por Jordi Beltrán y Eva Rodríguez Halffter, Madrid, Capitán Swing, 2019]; Samuel Pyeatt Menafee, *Wives for Sale*, Oxford, Oxford University Press, 1981; y Hill, *Women, Work, and Sexual Politics...*, p. 216.

<sup>41</sup> *History of Pyrates...*, p. 391 .



\*\*\*

¿Lograron Anne Bonny y Mary Read dejar su huella en el mundo finalmente? ¿Supuso algún cambio su valentía? ¿Dejaron algún legado? Dianne Dugaw ha argumentado que el género popular de los cánticos sobre las mujeres guerreras como Bonny y Read quedó ampliamente anulado a principios del siglo XIX por la nueva idea burguesa de feminidad. Las mujeres guerreras, cuando aparecían, eran cómicas, grotescas y absurdas; ya que carecían de los rasgos femeninos, ahora esenciales, de delicadeza, limitación y fragilidad. Las mujeres guerreras habían sido domesticadas en la cultura, si no también realmente.<sup>42</sup>

Sin embargo, un obstinado hecho seguía vigente: aunque Bonny y Read no transformaran los términos en los que tuvo lugar el debate social más amplio sobre el género, e incluso a pesar de que aparentemente no entendían sus propias proezas como una demanda por los derechos y la igualdad de todas las mujeres, sus vidas y su consiguiente popularidad representaron una crítica a las relaciones de género de su tiempo, así como «un poderoso símbolo de feminidad no convencional» para el futuro. La frecuente reedición de sus historias en la literatura romántica de los siglos XVIII, XIX y XX, sin duda cautivó la imaginación de muchas niñas y mujeres jóvenes que se sentían atrapadas por la idea burguesa de feminidad y domesticidad.<sup>43</sup> Julia Wheelwright ha demostrado que las feministas del siglo XIX utilizaron los ejemplos de las mujeres soldado y marineras «para cuestionar las nociones prevalecientes sobre la debilidad física y mental innata de las mujeres». Bonny y Read, como muchas otras, refutaron ampliamente las teorías entonces dominantes de la incapacidad de las mujeres.<sup>44</sup>

<sup>42</sup> Véase Dugaw, *Warrior Women...*, pp. 73, 75, 155, y su ensayo «Female Sailors Bold: Transvestite Heroines and the Markers of Gender and Class», en *Iron Men, Wooden Women*, Creighton y Norling, pp. 34-54. Los cánticos de mujeres guerreras decayeron en Inglaterra igual que el travestismo decayó en Países Bajos. Véase Dekker y van de Pol, *Tradition of Female Transvestism...*, pp. 102-103.

<sup>43</sup> Wheelwright, *Amazons and Military Maids...*, pp. 11, 78, 159; Dugaw, *Warrior Women...*, pp. 1, 3-4. En ediciones posteriores de *History of Pirates...*, véase Gosse, *A Bibliography of the Works of Captain Charles Johnson...*

<sup>44</sup> Natalie Zemon Davis, «Women on Top», en su *Society and Culture in Early Modern France*, Stanford, Stanford University Press, 1975, pp. 131, 144; Wheelwright, *Amazons and Military Maids...*, pp. 15, 119 (cita).

Anne Bonny, Mary Read y mujeres como ellas cautivaron la imaginación de mucha gente de su tiempo, también la de quienes trabajaban en el ámbito de la literatura. Bonny y Read eran versiones reales de la famosa heroína de Defoe, Moll Flanders. De hecho, Bonny, Read y Flanders tenían mucho en común. Todas fueron hijas ilegítimas, pobres al nacer y durante muchos años después. Todas eran lo que Defoe llamaba «el germen del libertinaje y el vicio». Las madres de Flanders y Bonny las gestaron estando en prisión. Las tres se encontraban en el lado equivocado de la ley, culpables de crímenes capitales contra la propiedad y enfrentadas «a los pasos y la cuerda», forma popular de referirse a la horca. Todas experimentaron no tener un techo y la transitoriedad ambulante, incluidos sus viajes a través del Atlántico. Todas fueron conscientes de la importancia del disfraz, y de la necesidad de ser capaces de mostrarse «de distintas formas». Flanders también se travestía: su institutriz y compinche «preparó una nueva estratagema para mi salida al extranjero, que consistió en disfrazarme con ropas de hombre y así llevarme a una práctica diferente».<sup>45</sup> Flanders incluso tuvo un roce con los piratas durante su travesía en dirección a Virginia, aunque no encontró ninguna mujer a bordo. Si hubiera optado por unirse a quienes navegaban bajo la Jolly Roger, las vidas de Bonny y Read podrían haberse interpretado como un posible desenlace de la novela que se publicó un año después de las aventuras de nuestras heroínas.

Christopher Hill escribe: «La novela temprana toma vida a partir del movimiento». Al analizar el siglo XVII y comienzos del siglo XVIII concluye que «la novela no solo surge del respetable hogar burgués. También incorpora a pícaros, vagabundos, itinerantes, piratas —personas marginadas del estable mundo de los buenos cabezas de familia— quienes no pueden o no quieren adaptarse». Peter Linebaugh también enfatiza los orígenes proletarios de la novela picaresca a principios de la edad moderna, sobre todo en Inglaterra, donde la creación literaria «alcanzó apogeo con la publicación de *Moll Flanders* en 1722». Así, las experiencias de las numerosísimas masas en movimiento, a menudo desposeídas —personas como Anne Bonny y Mary Read— eran la materia prima del imaginario literario. El biógrafo contemporáneo de

---

<sup>45</sup> Daniel Defoe, *The Fortunes and Misfortunes of the Famous Moll Flanders*, Londres, 1722 (reedición, Nueva York, Penguin, 1978), pp. 28, 33, 228, 208-209.

Hannah Snell plantea la conexión cuando insiste en que su temática era «la verdadera *Pamela*», refiriéndose a la famosa novela de Samuel Richardson. Así, la actividad a menudo desesperada de mujeres y hombres de clase trabajadora en la era del capitalismo incipiente ayudó a generar una de las formas literarias más persistentes: la novela, que de hecho resulta inconcebible sin este contenido.<sup>46</sup>

Bonny y Read también influyeron en otro gran ámbito del empeño literario: el teatro. Se sabe ampliamente que *La ópera del vagabundo* de John Gay fue una de las representaciones más populares y exitosas del siglo XVIII. Es menos sabido que entre 1728 y 1729 Gay escribió *Polly: An Opera, being the Second Part of the Beggar's Opera* [*Polly: una ópera que es la segunda parte de la ópera del vagabundo*]. El carácter oscuro de la secuela se debía a la represión política, ya que fue censurada nada menos que por el primer ministro Robert Walpole, a quien no le hizo mucha gracia aparecer en *La ópera del mendigo* como Bob Booty. Al no gustarle el intento de Gay de establecer una equivalencia moral entre saltadores de caminos y los círculos del gobierno del propio primer ministro, y al considerar su nueva obra una continuación de la anterior que seguía siendo sediciosa, Walpole prohibió *Polly*. Pero al hacerlo, *Polly* se volvió incluso más popular. La demanda de la nueva obra fue clamorosa; miles de suscripciones aportaron a Gay una buena suma de dinero, aunque no tan elevada como la que habría obtenido de los 22 impresores y libreros piratas que produjeron y vendieron sus propias ediciones. *Polly* logró presencia y visibilidad popular mucho antes de su primera representación en 1777.<sup>47</sup>

Su tocaya en la obra era la hija de un personaje tipo Jonathan Wild llamado Peachum. Polly llegaba al Nuevo Mundo, a las Indias Occidentales en concreto, en busca de su amor, Macheath, el saltador de caminos de *La ópera del mendigo*, que había sido trasladado allí por sus

<sup>46</sup> Christopher Hill, *A Tinker and a Poor Man: John Bunyan and His Church, 1628-1688*, Nueva York, Knopf, 1989, p. 362; Linebaugh, *London Hanged...*, pp. 119-120; Dugaw, *Female Soldier...*, pp. 40-41.

<sup>47</sup> James R. Sutherland, «"Polly" among the Pirates», *Modern Language Review*, núm. 37, 1942, pp. 291-92; Joan Hildreth Owen, «Polly and the Choice of Virtue», *Bulletin of the New York Public Library*, núm. 77, 1974, p. 393. La obra de Gay ayuda a demostrar que las mujeres guerreras eran una «preocupación imaginada de la modernidad temprana», como sugería Dugaw en *Warrior Women...*, p. 1; véase también su interesante interpretación de *Polly*, pp. 191-211.

crímenes. Polly descubría que Macheath se había hecho pirata, que iba disfrazado de Morano, un «villano Negro» y que era el capitán de una tripulación de filibusteros.<sup>48</sup> De camino a América, a Polly le roban su dinero, lo que le obliga a ofrecerse como sirvienta. La compra el Sr. Tapes, que regentaba una casa de prostitutas, y luego la «madame» la vende a un rico plantador de azúcar, el Sr. Ducat. Polly escapa de la situación vestida «con ropas de hombre» y se hace a la mar como pirata en busca de Macheath. Lo hace, explicaba, «para protegerme de la violencia y de los insultos a los que mi sexo podría haberme expuesto».<sup>49</sup>

El mero hecho de escribir una obra de teatro que incluyera mujeres piratas solo unos años después de que Anne Bonny y Mary Read hubieran sido juzgadas, sugiere que Gay conoció y se inspiró en las aventuras de las mujeres piratas reales. La probabilidad resulta incluso mayor ante similitudes específicas entre la obra y la realidad filibustera del Caribe a principios de la década. En la nueva obra, Jenny Diver, una prostituta en *La ópera del mendigo* y la «amante» de Macheath (Morano) a bordo del barco pirata pudo estar basada en Anne Bonny. Como ella, Jenny es la amante del capitán pirata, y también se enamora de otro pirata, que resulta ser una mujer disfrazada, en este caso Polly travestida, en el lugar de Mary Read. Por su parte, Polly se parece a Mary Read en su discreto, incluso «virtuoso», comportamiento sexual.<sup>50</sup>

Puede que Bonny y Read hayan influido en la posteridad incluso de otras formas más indirectas. En el frontispicio de la traducción al neerlandés de la obra del capitán Charles Johnson, *Historia general* (entonces denominada *Historie der Engelsche Zee-Roovers*) figura una ilustración de un artista desconocido. En ella vemos una mujer combativa con los pechos desnudos, armada con una espada y una antorcha, que avanza bajo la Jolly Roger, bandera internacional de la piratería. Al fondo, a la izquierda, cuelgan de una horca diez piratas ejecutados; a la

<sup>48</sup> John Gay, *Polly: An Opera, being the Second Part of the Beggar's Opera*, en *John Gay: Dramatic Works*, John Fuller, Oxford, Clarendon Press, 1983, vol. 2, p. 95. El nombre Morano podría referirse a la palabra española *moreno*, que significa marrón, o podría referirse a *marrano*, el término que se utilizaba para describir a los judíos que se convirtieron al catolicismo en lugar de abandonar España en 1492. Esta última acepción interferiría aún más en la cuestión del disfraz.

<sup>49</sup> Gay, *Polly...*, vol. 2, pp. 99, 140.

<sup>50</sup> *Ibidem*, 129.

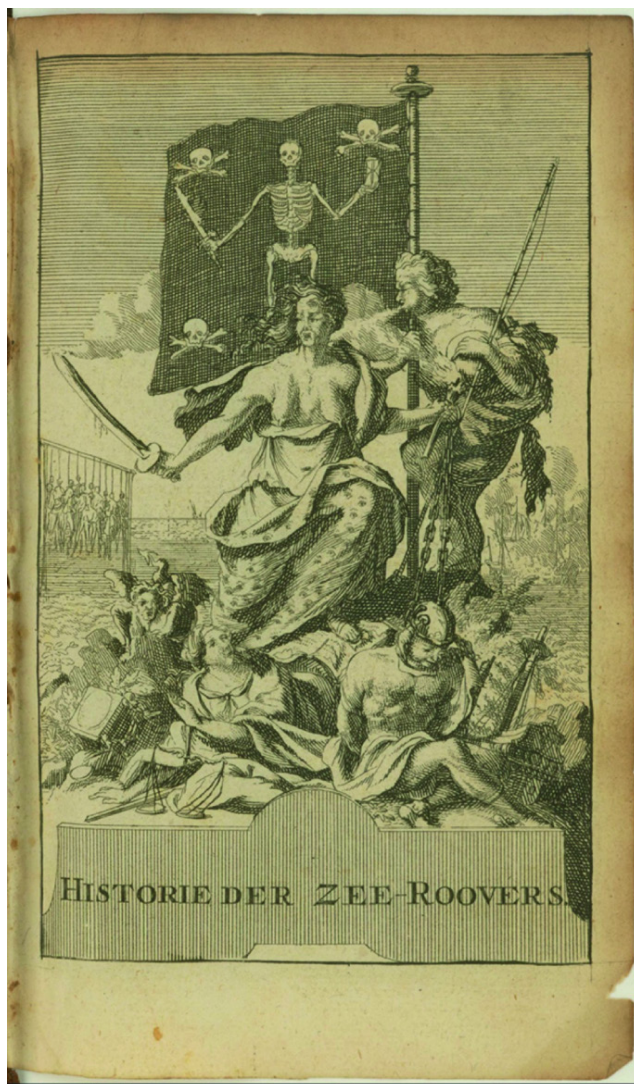
derecha, un barco en llamas. Bajo sus pies hay un documento inidentificable, tal vez un mapa o un decreto legal; un barco que zozobra con el palo mayor roto; una mujer inmóvil que sostiene la balanza de la justicia; y un hombre, posiblemente un soldado, que parece tener las manos atadas a la espalda. A la derecha aparece una figura mítica, quizás Eolo, dios griego de los vientos, que se suma a la tempestuosa escena.<sup>51</sup> En la retaguardia del caos aparece un pequeño monstruo marino, figura que en la cartografía de la Edad Moderna se solía dibujar para adornar las zonas acuáticas del globo.

La ilustración es una alegoría de la piratería, con una imagen central femenina, armada, violenta, alborotadora, criminal y destructora de la propiedad; en resumen, la imagen misma de la anarquía.<sup>52</sup>

Las características de la alegoría de la piratería eran igualmente representativas de las vidas de Anne Bonny y Mary Read, quienes, sin que resulte sorprendente, fueron ampliamente representadas en *Historie der Engelsche Zee-Roovers*, no solo en sus páginas, sino en ilustraciones independientes e incluso en la portada, justo a continuación del frontispicio, donde el libro anuncia con orgullo el relato de sus vidas. Parece casi seguro que estas dos piratas de la vida real, que vivieron, como promulga su relato, «peleando a cualquier precio entre fuego y espadas», inspiraron a quien las pintara para retratar la piratería insurgente con la forma alegórica de una mujer combativa, saqueadora, que en una mano sostiene el fuego y en la otra una espada.

<sup>51</sup> Sobre Eolo, véase Rudolf Wittkower, *Allegory and the Migration of Symbols*, Nueva York, Thames and Hudson, 1977, p. 94 [ed. cast.: *La alegoría y la migración de los símbolos*, trad. por María Tabuyo y Agustín López, Madrid Siruela, 2006]; y Michael Grant y John Hazel, *Gods and Mortals in Classical Mythology*, Springfield (MA), G. & C. Merriam, 1973, pp. 27-28. También es posible que el malévolo dios Tifón fuera el origen de los vientos, lo que los habría convertido en «aliados del desorden, a los poderes del caos». Véase Yves Bonnefoy (comp.), *Mythologies*, Chicago, University of Chicago Press, 1991, vol. 1, p. 510.

<sup>52</sup> Maurice Agulhon ha apuntado que las representaciones alegóricas de la anarquía incluyen un puñal y una antorcha, que significa crímenes de destrucción. Véase su *Marianne into Battle: Republican Imagery and Symbolism in France, 1789-1880*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981, p. 13. Para crear esta imagen concreta, puede que el artista desconocido se inspirara en la pintura anterior de Pieter Brueghel, *Dulle Griet*, que retrata la fiera salvaje y caótica que porta una espada, llamada Mad Margot, que cruza sin miedo las puertas del infierno, ajena a los diablos, demonios y criaturas que la rodean. Véase Leo van Puyvelde, *Pieter Bruegel's «Dulle Griet»*, Londres, Percy Lund Humphries, n. d.



**FIGURA 9:**

Una alegoría de la piratería (1725); capitán Charles Johnson, *Historie der Engelsche Zee-Roovers*, Ámsterdam, 1725.

Resulta didáctico comparar la obra con un cuadro famoso, *Liberté guidant le peuple* [La libertad guiando al pueblo] de Eugène Delacroix, ya que las similitudes resultan sorprendentes.<sup>53</sup> En su composición, los cuadros son increíblemente similares: una figura femenina central, armada, con el pecho desnudo y vestida con una túnica romana que mira hacia atrás mientras se impulsa hacia delante y hacia arriba, por encima de una masa de cuerpos que están diseminados debajo. La identidad proletaria de ambas mujeres la indica el volumen, la musculatura y la fuerza evidente de su físico; la crítica parisina en 1831 quedó escandalizada por la «sucia» Libertad, a quien señalaron como una prostituta, mal educada, parte de la «chusma».<sup>54</sup> Además, las banderas y el conflicto ayudan a enmarcar cada una de las obras: la Jolly Roger y un barco en llamas a la derecha dan paso a la tricolor francesa y a un edificio ardiendo en ubicaciones casi idénticas. Un joven armado, un niño callejero, sustituye al creador del viento.<sup>55</sup> Donde antes estaban los cadáveres putrefactos de los piratas, ahora se amontona «el pueblo». Dos soldados, ambos aparentemente muertos, yacen en la parte delantera.

<sup>53</sup> La literatura histórico-artística sobre la *Libertad* de Delacroix es enorme. Algunos de los trabajos más importantes incluyen Lee Johnson, *The Paintings of Eugene Delacroix: A Critical Catalogue, vol. 1, 1816-1831*, Oxford, Clarendon Press, 1981, pp. 144-151; George Heard Hamilton, «The Iconographical Origins of Delacroix's 'Liberty Leading the People'», en *Studies in Art and Literature for Belle Da Costa Greene*, Dorothy Miner, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1954, pp. 55-66; Hélène Adhémar, «La Liberté sur les barricades de Delacroix: Étudiee d'après des documents inédits», *Gazette des Beaux-Arts*, núm. 43, 1954, pp. 83-92; N. Hadjinicolaou, «"La Liberté guidant le peuple" de Delacroix devant son premier plan», *Actes de la Recherche en Social Sciences*, junio de 1979, núm. 3:26; Hélène Toussaint, *La Liberté guidant le peuple de Delacroix*, París, Éditions de la Réunion des musées nationaux, 1982; T. J. Clark, *The Absolute Bourgeois: Artists and Politics in France, 1848-1851*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1973, pp. 17-20, 22, 25-26, 29; Marcia Pointon, «Liberty on the Barricades: Women, Politics, and Sexuality in Delacroix», en su *Naked Authority: The Body in Western Painting, 1830-1908*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, pp. 59-82.

<sup>54</sup> Marina Warner, *Maidens and Monuments: The Allegory of the Female Form*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1985, p. 272.

<sup>55</sup> Los cuatro vientos a cargo de Eolo solían representarse como niños u hombres imberbes, lo que podría ayudar a explicar que Delacroix eligiera al joven. Véase J. S. Cooper, *An Illustrated Encyclopaedia of Traditional Symbols*, Nueva York, Thames and Hudson, 1978, p. 192.

También existen diferencias: la Libertad ahora lleva un mosquetón con bayoneta en lugar de una espada y una antorcha. Sigue siendo quien guía, pero ahora se inspira en los vivos en lugar de en los muertos. «El pueblo» en armas ha sustituido «al pueblo» —como se solía llamar a la tripulación de un barco en el siglo XVIII— que aparece ahorcado en la ilustración neerlandesa.<sup>56</sup>

Lo que es más importante, Delacroix ha suavizado e idealizado tanto el cuerpo como el rostro femenino, sustituyendo la rabia y la angustia por una solemnidad decidida, pero tranquila. A pesar de sus críticas, Delacroix también ha convertido a una mujer semidesnuda [*naked*] en una mujer semivestida [*nude*], ejerciendo un control estético sobre el cuerpo femenino que guarda un paralelismo con el amansamiento de la mujer guerrera en la canción popular. Así, la Libertad contiene sus contradicciones: es al mismo tiempo una «sucia» revolucionaria nacida de la acción y un sujeto femenino sobrenatural idealizado, que combina una herencia artística clásica y una nueva definición de la feminidad del siglo XIX.<sup>57</sup>

No se puede demostrar por completo que Delacroix viera la obra antigua y la utilizara como modelo. En 1824 el artista abandonó su diario, donde podría haber registrado esta influencia, y no lo retomó hasta 1847. Y en cualquier caso, tanto el artista neerlandés como el francés seguramente recurrieron a descripciones clásicas de diosas como Atenea,

---

<sup>56</sup> Es curioso que la historia del arte no haya explorado el significado marítimo del simbolismo del cuadro, sobre todo a la luz de la proximidad de Delacroix con el mar en su juventud, cuando habría visto a mujeres con los pechos desnudos como mascarones de proa en muchos barcos. El artista también habría sabido que muchos marineros consideraban que estas figuras tenían poderes protectores supernaturales, en concreto, la capacidad de calmar las tempestades que afrontaban en el mar. Véase Margaret Baker, *The Folklore of the Sea*, Londres, David and Charles, 1979, capítulo 1; Horace Beck, *Folklore and the Sea*, Middletown (Conn.), Wesleyan University Press, 1973, pp. 15-16.

<sup>57</sup> Lynda Nead, *The Female Nude: Art, Obscenity, and Sexuality*, Londres, Routledge, 1992, pp. 2 (cita), 9, 47 [ed. cast.: *El desnudo femenino: arte, obscenidad y sexualidad*, trad. por Carmen González Marín, Madrid, Tecnos, 1998]. Kenneth Clark presentó la diferencia entre desnudo [*naked*] y desnudez [*nude*] en *The Nude: A Study in Ideal Form*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1953, pp. 3-29. Cuando, una generación después, se había establecido una nueva definición de feminidad, Edvard Manet escandalizaría los círculos artísticos una vez más pintando mujeres desnudas en lugar de «desvestidas». Véase T. J. Clark, «Preliminaries to a Possible Treatment of 'Olympia' in 1865», *Screen*, núm. 21, 1980, pp. 18-41.



Ártemis o Niké cuando imaginaron sus sujetos.<sup>58</sup> Independientemente, existen numerosas pruebas circunstanciales para sugerir que la alegoría de la piratería podría haber influido en la obra más importante de Delacroix.



FIGURA 10: Eugène Delacroix, *La Libertad guiando al pueblo* (1830), Louvre, París.

En primer lugar, es bien sabido que Delacroix se basó en la experiencia de personas reales para su representación de *La Libertad guiando al pueblo*, incluida Marie Deschamps, quien en el día más caluroso de julio, tomó el mosquetón de un ciudadano recién asesinado y disparó contra la guardia suiza. Otro sujeto familiar para el artista era «una lavandera pobre», conocida solo como Anne-Charlotte D., de quien se decía que había matado a nueve soldados suizos para vengar la muerte de su hermano.<sup>59</sup> Estas mujeres reales, como Anne Bonny y Mary Read, estaban destinadas a apelar a la imaginación romántica.<sup>60</sup>

<sup>58</sup> Véase Warner, *Maidens and Monuments*, capítulos 6, 8 y 12.

<sup>59</sup> También está la historia de «Maid of Saragossa», muy conocida por su valentía durante la defensa de la causa española contra los franceses en 1808. Para un debate sobre estas fuentes, véase Pointon, «*Liberty on the Barricades...*», p. 64; Hamilton, «*Iconographical Origins...*», pp. 63-64; Johnson, *Paintings of Delacroix...*, p. 147. Las influencias aquí analizadas no sustituyen ni merman la importancia ampliamente reconocida de artistas como Géricault, Gros y Guérin en la pintura de Delacroix.

<sup>60</sup> La imagen femenina de la piratería podría entenderse como precursora de una imagen específicamente radical de la libertad que surgió durante la Revolución Francesa.

En segundo lugar, el propio Delacroix apuntó en su diario que a menudo estudiaba grabados, xilografías e imágenes populares mientras conceptualizaba sus obras e intentaba resolver problemas de composición. Cuando Delacroix compuso su famoso cuadro, a finales de 1830, se habían publicado al menos 20 ediciones de *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, seis (o más) de las cuales en francés, y muchas contenían la ilustración neerlandesa. La mayoría de estas ediciones que, incluida la francesa, anunciaban las historias de Bonny y Read en sus portadas, habrían estado a disposición del artista en París.<sup>61</sup>

En tercer lugar, y con mayor importancia, se puede determinar que la piratería estaba en la mente de Delacroix en el preciso momento en que pintaba *La Libertad*... El poeta romántico inglés Lord Byron era, según el historiador del arte George Heard Hamilton, «una inagotable fuente de inspiración» para el pintor. Delacroix se interesó profundamente por el trabajo de Byron durante la década de 1820, exhibió tres importantes cuadros sobre temáticas de la poesía de Byron en 1827 y realizó muchas otras sobre la guerra civil griega, en la que Byron terminó perdiendo la vida. Lo que resulta aún más crucial, Delacroix estaba leyendo *El Corsario*, el poema de Byron sobre la piratería mientras pintaba *La Libertad*. En 1831, en el mismo salón en el que se exponían sus mejores obras, Delacroix también incorporó una acuarela basada en el poema de Byron.<sup>62</sup>

---

Lynn Hunt ha señalado que esta imagen —una mujer armada «con el pecho desnudo y un rostro fiero», como un agente activo de cambio— ha convivido en tensión con la imagen conservadora de una mujer «sentada, impenetrable, tranquila y a menudo sin un ápice de libertad», la mujer como un reflejo pasivo de estabilidad. Véase Lynn Hunt, *Politics, Culture, and Class in the French Revolution*, Berkeley, University of California Press, 1984, p. 93. Sobre la génesis de la libertad como símbolo en Francia, véase Agulhon, *Marianne into Battle*, capítulo 1. Por su parte, la imagen radical se abriría camino en la tradición socialista. Eric Hobsbawm, «Man and Woman in Socialist Iconography», *History Workshop Journal*, núm. 69, 1978, pp. 121-38. Véase también Maurice Agulhon, «On Political Allegory: A Reply to Eric Hobsbawm», *History Workshop Journal*, núm. 8, 1979, pp. 167-73.

<sup>61</sup> Gosse, *A Bibliography of the Works of Captain Charles Johnson*...

<sup>62</sup> Véanse tres artículos de George Heard Hamilton: «Eugene Delacroix and Lord Byron», *Gazette des Beaux-Arts*, núm. 23, 1943, pp. 99-110; «*Hamlet or Childe Harold*: Delacroix and Byron», *Gazette des Beaux-Arts*, nm. 26, 1944, pp. 365-86; e «Iconographical Origins...», p. 63, donde Hamilton apunta que Byron estuvo muy presente en la mente de Delacroix en el invierno de 1830-1831, «The Corsair» se puede encontrar en *The Works of Lord Byron*, Ernest Hartley Coleridge, Nueva York, Octagon Books, 1966, vol 3, pp. 227-296.

La imagen de la piratería (1725) precede a la imagen de *La Libertad...* (1830) en más de un siglo. Y aun así, parece que la libertad que perseguían Anne Bonny y Mary Read —la libertad que encontraron tan breve y seductoramente bajo la Jolly Roger— tomó un camino extraño y tortuoso desde la dura y agitada cubierta de un barco en el Caribe hasta el suelo limpio y pulido de una galería de arte en París. Es el ejemplo de la libertad tomada mediante la acción, de la baja cultura afectando a la alta cultura, de las luchas del Nuevo Mundo afectando e impulsando lo que en su día se entendió como el genio y la originalidad del arte y la cultura europeas. Sería un excelente tributo a Bonny y Read si el ejemplo de estas dos mujeres que buscaron la libertad bajo la Jolly Roger a su vez hubiera ayudado a inspirar una de las representaciones más famosas de la libertad que ha conocido el mundo moderno.

## Capítulo 7

# «Extirparlos del mundo»

Dirigiéndose a los piratas que estaban en la horca en Boston en noviembre de 1717, Cotton Maher pronunció solemnemente: «Todas las Naciones acuerdan tratar a vuestra Tribu como *Enemigos Comunes de la Humanidad* y a extirparla del Mundo». Mather expresó una triple verdad. Las clases dirigentes de la época, que representaban, según ellos pretendían, a «Todas las Naciones», estaban de acuerdo sobre la piratería; de hecho los consideraban *hostes humani generis* (enemigos comunes de la humanidad) y por eso organizaron y llevaron a cabo una campaña de exterminio contra ellos. En resumen, generaron una propaganda escabrosa y violenta como parte de la guerra contra los piratas. Hicieron del pirata un villano a escala internacional, entre otras cosas porque muchas de las personas asistentes a la representación dramática de las ejecuciones (como la de 1717 en Boston) no compartían el juicio de Mather.<sup>1</sup>

Ahora que hemos visto quiénes eran los piratas (marineros trabajadores pobres), cómo se organizaban (con formas igualitarias y democráticas) y cómo se consideraban a sí mismos (en tanto «hombres honestos» que buscaban justicia para el marinero común), vamos a explorar estas cuestiones desde el otro lado, según las consideraban quienes no se preocuparon por comprenderlas en sus propios términos, sino que quisieron acabar con ellas. La campaña para «limpiar los mares» fue llevada a cabo y apoyada por oficiales reales, abogados, mercaderes, publicistas,

---

<sup>1</sup> Cotton Mather, *Instructions to the Living, From the Condition of the Dead: A Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One Hundred Pirates*, Boston, 1717, p. 17.

clérigos y escritores que crearon, mediante proclamas, escritos legales, peticiones, panfletos, sermones y artículos de periódico una imagen del pirata que legitimara su aniquilación. La campaña retórica, militar y legal terminaría por triunfar. La piratería fue erradicada en 1726.

Antes de analizar la imagen del pirata creada por sus enemigos, repasemos cuáles eran las partes interesadas que perseguían su exterminio y en cuyo nombre decían hablar. La piratería era, en primer lugar, un crimen contra la propiedad, más concretamente, y en casi todos los casos, la propiedad de comerciantes, que trabajaban recorriendo grandes distancias en el comercio nacional, imperial e internacional. El juez Nicholas Trott del Tribunal de Almirantazgo de Carolina del Sur declaró tajantemente que «el Derecho de las Naciones jamás concedió [a los piratas] el poder de cambiar el Derecho a la Propiedad». Tenía razón. Los piratas infringían la ley cuando robaban propiedades, saqueaban dinero y mercancía, destruían posesiones, arrojaban bienes al mar de forma descontrolada o quemaban y hundían barcos. Interferían con la propia seguridad de tener posesiones. Estos hechos, según el abogado del Rey en Massachusetts, suponían «la Destrucción de las partes más importantes de nuestros Territorios».<sup>2</sup> Los piratas atacaban el comercio intercolonial —en Nueva Inglaterra, la región del Atlántico medio, la bahía de Chesapeake, el Sur profundo o las Indias Occidentales— y asaltaban zonas estratégicas de comercio como África occidental y la América española, lo que perjudicaba los intereses no solo del comercio británico sino el «Intercambio y el Comercio entre Nación y Nación».<sup>3</sup> Los piratas eran enemigos reconocidos de cada una de las personas que

<sup>2</sup> *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719, pp. 2, 8; *Boston News-Letter*, 15 de agosto de 1720, 22 de julio y 4 de noviembre de 1717; *Boston Gazette*, 15 de agosto, 18 de abril y 10 de octubre de 1720, 6 de septiembre de 1725; *American Weekly Mercury*, 1 de septiembre de 1720; *Trials of Eight Persons Indited for Piracy*, Boston, 1718, p. 8; Capitán Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reedición, Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1972), p. 228 (citado en lo sucesivo como *History of Pyrates...*) [ed. cast.: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, trad. Francisco Torres Oliver, Madrid, Valdemar, 2005], *New-England Courant*, 21 de agosto de 1721.

<sup>3</sup> *Boston News-Letter*, 16 de abril de 1722, 2 y 16 de diciembre de 1717, 16-24 de enero de 1724; *The Trials of Five Persons for Piracy, Felony, and Robbery*, Boston, 1726, p. 7; *Tryals of Bonnet...*, pp. 3, 4; *Trials of Eight Persons...*, pp. 6, 7; *American Weekly Mercury*, 7 de abril de 1720; *Boston Gazette*, 23 de septiembre de 1723; *Tryals of Thirty-Six Persons for Piracy*, Boston, 1723, p. 3; *History of Pyrates...*, pp. 26, 38.

cumplían la ley, como declaró John Valentine cuando procesó a 36 piratas en Rhode Island en 1723: «Esta clase de Criminales participan en una Guerra perpetua contra todos los Individuos». Como enemigo de cada uno de los sujetos de Su Majestad, el pirata era alguien con quien «no deben respetarse ni la Fe, ni las Promesas ni los Juramentos», alguien «a quien cualquier Hombre puede destruir legítimamente». Los reverendos urgían a que se protegiera a la infancia de este modo de vida tan turbulento: se debía impedir que se hicieran a la mar.<sup>4</sup>

El pirata era un opositor del gobierno porque, como explicó uno de los hombres del Rey en 1717 ante el tribunal: «*Redunda en el Interés del Estado que mejore el Transporte Marítimo*». En esta lógica, los ataques al comercio «pueden ser justamente considerados Traición», tal y como sir Edward Coke había permitido al codificar el derecho inglés en el siglo XVII. Y por supuesto, ningún «Hombre razonable u honesto [...] que amara su País» se haría pirata, ya que el comercio marítimo siempre había generado la «Riqueza, Fuerza, Reputación y Gloria de la Nación *inglesa*». En 1719 se enviaron proclamas por todo el imperio que ofrecían recompensas a cualquier persona dispuesta a servir al rey y al país deteniendo o matando piratas. Los piratas fueron declarados enemigos de la Corona de Gran Bretaña porque sus desórdenes suponían «un Desprecio y un Desafío de las buenas y honestas Leyes de Su Majestad». En 1722 el Rey hizo explícito el carácter antinacional de la piratería al anunciar que cualquier persona que resultara herida a manos de un pirata en una batalla «sería considerada como si estuviera al Servicio de la Corona».<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> *Tryals of Thirty-Six...*, p. 3; *Trials of Eight Persons...*, p. 6; Cotton Mather, *Useful Remarks: An Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men: A Sermon on the Tragical End, unto which the Way of Twenty-Six Pirates Brought Them; At New Port on Rhode-Island, July 19, 1723*, New London (CN), 1723, pp 40, 27, 39; *Tryals of Bonnet...*, pp. 3, 8, 11; Mather, *Instructions to the Living*, 38; *Boston News-Letter*, 25 de julio-1 de agosto de 1723, 2-9 de abril de 1724; Cotton Mather, *The Vial Poured Out upon the Sea: A Remarkable Relation of Certain Pirates...*, Boston, 1726, pp 46; *History of Pyrates...*, p. 287.

<sup>5</sup> *Trials of Eight Persons...*, pp. 7, 6, 2; *Tryals of Bonnet...*, pp. 10, 7, 8; *Boston News-Letter*, 29 de marzo de 1714, 9 de febrero de 1719, 15 de agosto de 1723, 24 de septiembre de 1724; *Boston Gazette*, 10 de octubre de 1720; Benjamin Colman, *It Is a Fearful Thing to Fall into the Hands of the Living God...*, Boston, 1726, p. 36; *American Weekly Mercury*, 7 de abril de 1720, 17 de agosto de 1721; *Trials of Five Persons...*, pp. 11, 16; Mather, *Instructions to the Living...*, p. 5; *History of Pyrates...*, pp. 79, 264; *American Weekly Mercury*, 13 de junio de 1723; H. R. McIlwaine, *Executive Journals of the Council of Colonial Virginia*, Richmond, 1928, vol. 3, p. 612.

Aun así, el filibustero era más que un antagonista del comercio y del gobierno británicos, era «igualmente un Enemigo y un peligro para todas las Sociedades» y para «todos los Estados, Cristianos o Infieles». La piratería era «Destructiva para el Gobierno» en general, [estaba] «en abierta violación de los Derechos de las Naciones». Los piratas no podían reclamar el beneficio de ningún país, porque todas las naciones estaban «amenazadas por las Combinaciones, Conspiraciones y Confederaciones» de aquellos «Miserables Despilfarradores Desesperados». En 1717, quien procesara en Boston a ocho asaltantes marinos explicó al tribunal la historia de la palabra *pirata*. En «Tiempos tempranos y bárbaros», anunciaba, el término tenía connotaciones positivas, no obstante cuando las naciones se establecieron en gobiernos regulares, el pirata no tardó en convertirse en *hostes humani generis*, el enemigo común de la humanidad. Dado que los piratas solían «Subvertir y aniquilar los Derechos Naturales y Civiles de la Humanidad», debían, por tanto, ser eliminados «en Interés de la Humanidad». Así, el pirata era una amenaza a la propiedad, al individuo, a la sociedad, a la colonia, al imperio, a la Corona, a la nación, al mundo de naciones y de hecho a toda la humanidad. Su villanía era total.<sup>6</sup>

\*\*\*

En las observaciones previas al juicio de Stede Bonnet y su tripulación en 1718 en Charleston, Richard Allen, fiscal general de Carolina del Sur, explicó que la piratería «es un Crimen tan abominable y horrible en todas sus Circunstancias, que quienes han abordado la Cuestión se han quedado sin Palabras ni Términos para reflejar tal Ignominia». Así describía la tarea que ocuparía a los hombres de su posición en los años venideros. ¿Qué «Palabras y Términos» se usarían para hacer que

<sup>6</sup> *Trials of Eight...*, pp. 6, 2, 7; *Tryals of Thirty-Six...*, p. 3; Arthur L. Hayward, *Lives of the Most Remarkable Criminals*, Londres, 1735 (reedición: Nueva York, Dodd, Mead, 1927), vol. 3, pp. 474, 580; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 8; *American Weekly Mercury*, 7 de abril de 1720, 20 de febrero de 1722; *Boston Gazette*, 18 de abril de 1720, 19 de agosto y 23 de septiembre de 1723; *Tryals of Bonnet*, pp. 3-10; *Boston News-Letter*, 13-20 de abril de 1719, 15-22 de agosto de 1723; *History of Pyrates...*, p. 264; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 25; *Tryals of Thirty-Six...*, p. 3; *Trials of Eight...*, pp. 2, 6, 7; *American Weekly Mercury*, 19 de septiembre de 1723; Mather, *Instructions to the Living...*, p. 17; *Boston News-Letter*, 12-19 de septiembre de 1723; *History of Pyrates...*, pp. 46, 79, 331.

el pirata resultara ignominioso y por lo tanto se le pudiera ahorcar? ¿Cómo funcionaría el proceso de difamación?<sup>7</sup>

Muchos escritores, al referirse a los piratas, estaban de acuerdo en que «no merecían el nombre del Hombres». Fueron así recreados como foajidos y seres infrahumanos: monstruos, demonios y animales. Mather los llamó «Monstruos del Mar que han sido el Terror de quienes rondan el Mar». Otros se refirieron a ellos como monstruos sedientos de sangre, monstruos despiadados, crueles monstruos del mar, lobos marinos y sabuesos del infierno. Eran salvajes y carnívoros, «llenos de Malicia, Rabia y Sangre». Eran bestias desenfrenadas y salvajes, como un puma amenazante en la montaña, al que cualquiera debería destruir por el interés común. Cuando las autoridades confiaban en su éxito contra los piratas, como ocurrió después de que la fragata *Winchelsea* [Winchelsea, Sussex] tomara un barco pirata y varios miembros de su tripulación fueran ahorcados en Curaçao en 1723, los ladrones del mar no eran más que «Alimañas» que había que eliminar de los mares. El lenguaje de la demonización prefiguró la violencia de la batalla naval y los ahorcamientos.<sup>8</sup>

Estos demonios crearon gran desorden, en sus propias vidas y mediante sus expolios en las de los demás. «¡Oh! La *Locura*. ¡Oh! ¡La *Demencia* de los hombres malditos!» se lamentaba Mather en 1723 ante una multitud que no tardaría en presenciar un ahorcamiento múltiple de piratas. Como locos y dementes, los piratas revelaban trastornos mentales. Philip Ashton, capturado en 1722 por una «Tripulación loca, estruendosa y maliciosa» de piratas tuvo que sobrevivir a «una Algarabía de *Locura perpetua*», rabia y demencia mientras estuvo con ellos. De hecho, el propio Ashton se consideraba a bordo de un barco de locos. Otros insistieron en que los piratas eran «tipos enloquecidos», que tenían la locura en el corazón, que blasfemaban como hombres dementes y que todos morían «como mueren los Locos».<sup>9</sup>

<sup>7</sup> *Tryals of Bonnet...*, p. 8.

<sup>8</sup> John Barnard, *Ashton's Memorial: An History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances of Mr. Philip Ashton*, Boston, 1725, p. 62; *Boston News-Letter*, 15 de julio de 1717, 4 de abril de 1723, 20 de junio de 1723; *American Weekly Mercury*, 20 de junio y 26 de septiembre de 1723, 11 de enero de 1726, 29 de noviembre de 1725; *Tryals of Thirty-Six...*, p. 3; Cotton Mather, *Tryals of Sixteen Persons for Piracy, &c.*, Boston, 1726, p. 14; *Tryals of Bonnet*, pp. iii, 5.

<sup>9</sup> Mather, *Useful Remarks...*, p. 10; Barnard, *Ashton's Memorial...*, pp. 2, 62, 35, 63, 13; *History of Pyrates...*, pp. 210, 216, 219, 224; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 34, 20;



Los piratas eran tan desordenados en sus corazones como en sus mentes, su temperamento natural era la rabia y la furia. Ashton concluía el relato de su huida providencial de los piratas de Edward Low agradeciendo a Dios por «salvarme de la Ira de los Piratas». A menudo, detrás de la enajenación de un pirata estaba «un Temperamento con demasiadas aspiraciones». De hecho, ese temperamento tan salvaje, infame y violento que tenían los piratas «solía confundirse con cierto grado de locura». En 1720, el *Boston News-Letter* imprimió un amplio relato sobre la destrucción gratuita de la mercancía de un barco por parte de los piratas, que utilizaron sables, hachas y cualquier otra herramienta que tuvieran a mano mientras «cortaban, desgarraban y rompían Baúles, Cajas, Estuches y Fardos». <sup>10</sup> Una destrucción tan demente era claramente incompatible con la razón. Los piratas «declararon que ellos mismos vivían en oposición a las normas de la Equidad y la Razón», que no tenían «ninguna perspectiva racional», eran «Hombres irracionales». La perversidad de sus crímenes era «evidente para la Razón de todos los Hombres», tal y como explicó el juez Trott. <sup>11</sup>

Lógicamente esos desórdenes y afecciones mentales generaban un modo de vida alterado. Se decía que «Motines, Revueltas y Perversiones» entre piratas eran algo habitual. De hecho, como señaló el capitán Charles Johnson en 1724, «un Modo de Vida descontrolado [...] es la Costumbre entre los Piratas», había «Ruidosas Revueltas casi constantes», que solo se apaciguaban con el sueño, un sueño borracho, ya que el modo de vida indisciplinado se organizaba en torno al consumo constante de bebidas fuertes. La embriaguez era tan frecuente entre los piratas que «la Sobriedad ponía a un Hombre bajo Sospecha de encontrarse en una Conspiración» contra el grupo y «se le consideraba un Villano al que no se emborrachaba». Beber, según un clérigo, «convierte a un Hombre en un Monstruo» y la embriaguez era «un pecado

---

Mather, *Instructions to the Living...*, pp. 60, 38, 49; Hayward, *Remarkable Criminals...*, pp. 129, 576; *Boston News-Letter*, 15 de agosto de 1722.

<sup>10</sup> Barnard, *Ashton's Memorial...*, pp. 38, 62, 3, 6, 35, 64; Hayward, *Remarkable Criminals...*, pp. 35, 125, 586; *History of Pyrates...*, pp. 85, 149, 164, 217; *Boston News-Letter*, 15 de agosto de 1722; Colman, *It Is a Fearful Thing*, p. 35; *American Weekly Mercury*, 29 de noviembre de 1725; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 47.

<sup>11</sup> *Trials of Eight...*, p. 6; Barnard, *Ashton's Memorial...*, pp. 62, 5, 64; *Tryals of Bonnet...*, p. 3; Mather, *Vial Poured Out...*, pp. 8, 45.

repugnante, una demencia voluntaria» que situaba a la persona bajo las bestias más brutas. Los piratas «casi siempre estaban borrachos, [y] su Comportamiento producía Desórdenes infinitos». El alcohol, según algunos, conducía a las revueltas y a los disturbios civiles. También era «el gran promotor de la Lujuria» que era el equivalente físico al desorden de la mente del pirata. El «fuego infernal de la Lujuria» dominaba a estos criminales, y producía en ellos «un deseo de vivir según sus propias inclinaciones malditas». De los piratas se consideraba que «su Lujuria les Esclavizaba a perpetuidad, sus Pasiones les arrojaban a los perpetuos Desórdenes», convirtiéndolos en esclavos de Satán.<sup>12</sup>

El mayor desorden perpetrado por el pirata era la violencia. Distintos escritos señalaban «Barbaries inauditas»: que los piratas rebanaban la nariz de sus cautivos, les cortaban las orejas y utilizaban el látigo, el cuchillo y las pistolas contra sus víctimas; lo que, como hemos visto en páginas anteriores, sí ocurría, aunque con una lógica causal que los enemigos de los piratas omitían. La violencia era natural para quienes vivían sin gobierno, en un estado de naturaleza, abandonados a una vida descontrolada, lujuriosa y pasional. En un discurso de ejecución proclamado ante los piratas en 1726, Benjamin Colman apuntaba: «Qué temible estado y condición es un estado de Pecado: un estado de naturaleza que es un estado de ira». Como nunca se cansaron de decir sus enemigos, los piratas eran crueles, bárbaros y sanguinarios. Estos «Hijos de la Violencia» transgredían la carne. Al enfatizar la violencia y describirla con detalles morbosos, quienes escribieron estos textos universalizaron la piratería como una amenaza, creando un comunidad de intereses entre comerciantes e inversores por un lado, y el público en general por el otro. Aun así, algunas de las supuestas barbaridades eran «inauditas» porque eran inventadas: el *Boston News-Letter* declaró en abril de 1723 que una tripulación de piratas negros recientemente ejecutada en Jamaica había «confesado» en la horca haberse comido los corazones de once hombres blancos.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Mather, *Useful Remarks...*, pp. 13, 8, 33; *History of Pyrates...*, pp. 129, 135, 209, 312; Barnard, *Ashton's Memorial...*, p. 62; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 17; *Boston News-Letter*, 19 de diciembre de 1720; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 128; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 26; Flavel, *Pathetical and Serious Disswasive...*, Boston, 1725, p. 134; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 17; Cotton Mather, *The Lord-High-Admiral of all the Seas, Adored*, Boston, 1723, p. 20.

<sup>13</sup> Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 15; Barnard, *Ashton's Memorial...*, pp. 4, ii, 7, 62; *Tryals of Sixteen...*, p. 14; *Trials of Eight...*, p. 8; *American Weekly Mercury*, 13 de junio

Los piratas se consideraban la antítesis del modo de vida cristiano. Estaban poseídos por Satán: «Eran sus Cautivos para ejecutar su voluntad». Los piratas no tenían miedo a la mirada de Dios y estaban instigados por el diablo; eran «*Hijos del maldito*». Como expresó el reverendo John Barnard a su congregación y a Philip Ashton en concreto, quien había escapado de los piratas: «Piensa en aquello de lo que Dios te ha librado [...] Una Horda de Bestias Salvajes, entre las cuales [...] prodigiosas Defensas del Cielo y Asombrosas Salvaguardas de su propia Condena [...] te ofrecieron la Más viva Imagen del Infierno, y convirtieron a tus Compañeros en nada menos que en la encarnación del *Demonio*». Por más que trataran de huir lo más lejos posible de Dios, esforzándose por «mantener todo pensamiento de Dios fuera de sus mentes», los piratas fueron capturados con ayuda providencial. Y cuando las autoridades y los piratas se encontraban cara a cara, ambos aprovechaban el momento para explicar cómo una persona decidía navegar «a la Manera de los Hombres Malditos». Las confesiones de los piratas se publicaron y, aunque muchas eran demasiado uniformes en su estilo y su contenido para considerarlas completamente auténticas, el patrón de los supuestos lamentos no deja de ilustrar la representación del pirata y de su forma de vida.<sup>14</sup>

Se decía que los piratas se arrepentían de transgredir el discurso piadoso, el Sabbath, la sexualidad aceptable y la autoridad legítima. Los piratas lamentaban haber maldecido, haber jurado y haber blasfemado con vehemencia. Como plantea Cotton Mather, utilizaban «*Blasfemias Horribles y la Lengua del Demonio*». Empleaban expresiones furiosas, proferían «Insultos y Blasfemias monstruosos», «su Lengua [ardía] en [las] Llamas del Infierno». Desafiaban al cielo abiertamente, blasfemaban como dementes y cantaban «*Canciones Malas e Inmundas, tanto que infectaban el aire en el que las pronunciaban*». También profanaban

---

y 26 de septiembre de 1723, 11 de enero de 1726; Hayward, *Remarkable Criminals*, p. 128; *Boston News-Letter*, 12 de agosto de 1717, 24 de septiembre de 1724, 23 de diciembre de 1718, 18 de julio de 1723; *Tryals of Thirty-Six...*, p. 3; Mather, *Instructions to the Living...*, p. 19; *Boston Gazette*, 21 de marzo de 1726.

<sup>14</sup> Mather, *Vial Poured Out...*, p. 9; *Trials of Five Persons...*, p. 5; *Tryals of Sixteen...*, p. 9; Mather, *Lord-High-Admiral...*, p. 20; Barnard, *Ashton's Memorial...*, pp. 62, 7; *History of Pyrates...*, pp. 312, 332, 24, 6; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 36; *Boston News-Letter*, 15 de agosto de 1722; Mather, *Useful Remarks...*, p. 42. Es probable que algunas de las confesiones las escribieran reverendos u oficiales del gobierno.

el Sabbat, mancillando el día del Señor y «absteniéndose del Culto Público a Dios». Su entorno no ayudaba ya que «algunos apenas sabían cuándo era el día del Señor (mientras estaban en el Mar)».<sup>15</sup>

Los piratas pedían arrepentimiento por sus «punzadas» de impureza e inmundicia —las visitas a las casas de rameras, «cómo iban tras las Mujeres Lujuriosas», su homosexualidad, su salvaje desenfreno— por las que se les consideraba más «bestias que hombres. Ciertamente los Escritos los comparan con la más mugrienta de las bestias, incluso con Perros».<sup>16</sup> Los piratas también lamentaban haber desobedecido a sus padres y a otras autoridades. Mather se preguntaba: «¿Con qué frecuencia les oís confesarse? ¡Mi Dolor, mi Abandono y mi Desprecio a mis Padres es lo que ha Traído la terrible Venganza de DIOS sobre mí!». También expresaban una «monstruosa Desobediencia a sus Superiores» y se decía que «se Burlaban de los Reverendos y de los Mensajeros de Dios con una Insolencia ultrajante».<sup>17</sup>

Los dos últimos pecados en la larga lista eran la codicia y el abandono del trabajo honrado. Los piratas llegaban a los saqueos guiados por un «ansioso Apetito y una Sed insaciable por unas Ganancias desmesuradas». Mostraban un «Deseo Desmesurado, Desmedido e Irregular

<sup>15</sup> Mather, *Useful Remarks...*, p. 13; Mather, *Instructions to the Living...*, p. 37; Barnard, *Ashton's Memorial...*, pp. 7, 15; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, pp. 5, 22, 38; Mather, *Useful Remarks...*, pp. 15, 26, 37, 39, 41, 42; *Tryals of Sixteen...*, p. 14; Bernard Mandeville, *An Enquiry into the Causes of the Frequent Executions at Tyburn*, 1725 (reedición: Los Ángeles, William Andrews Clark Memorial Library, 1964), pp. 22, 34; Mather, *Instructions to the Living...*, pp. 37, 49; *Boston News-Letter*, 15 de agosto de 1722, 25 de julio de 1723, 28 de mayo de 1724; John Flavel, *Navigation Spiritualized; or, a New Compass for Sea-Men*, Boston, 1726, p. i, y *Pathetical and Serious Disswasive...*, pp. 55, 154; Mather, *Vial Poured Out...*, pp. 5, 43, 47, 48; *History of Pyrates...*, pp. 246, 312.

<sup>16</sup> Mather, *Useful Remarks...*, pp. 25, 13, 37; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 125; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, pp. 17, 22; Mather, *Instructions to the Living...*, pp. 23, 50; *Boston News-Letter*, 25 de julio de 1723; Barnard, *Ashton's Memorial...*, p. 15; Flavel, *Navigation Spiritualized...*, p. i; Flavel, *Pathetical and Serious Disswatives...*, p. 172; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 49; véase también Arthur N. Gilbert, «Buggery and the British Royal Navy, 1700-1861», *Journal of Social History*, núm. 10, 1976, pp. 72-98, y particularmente su debate sobre la homosexualidad y el orden (pp. 87-88).

<sup>17</sup> Mather, *Useful Remarks...*, pp. 13, 15, 23, 24, 31, 36, 37, 40-42; *Tryals of Bonnet...*, p. 11; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 36; Mather, *Instructions to the Living...*, pp. 16, 38; Barnard, *Ashton's Memorial...*, pp. 2, 3, 6, 22, 64; *Boston News-Letter*, 25 de julio de 1723, 28 de mayo de 1724; *History of Pyrates...*, pp. 264, 350-51, 659-660; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 48.

por *Poseiones Mundanas*». En 1726 Mather se extiende al respecto citando las líneas que escribió sir Richard Blackmore:

A esta vil Tripulación, puedes añadir al PIRATA  
 Quien se hace a la Mar para invadir al Mercante,  
 Y recoge los Beneficios del Comercio de otros.  
 Se agazapa tras alguna Roca, o vuela rauda  
 De una Cala a Otra, para sorprender a ricas Embarcaciones.  
 Con estas Maldiciones impías el Ladrón consigue,  
 Y reúne tanta Riqueza que desprecia  
 Y se mofa del pobre, del Trabajo poco rentable,  
 De quienes plantan las Vides o labran la Tierra.

Según explica el abogado del Rey en 1717, las víctimas de la piratería eran comerciantes, «la población más Útil y Beneficiosa para el Público; cuya Industria infatigable transporta [bienes] entre innumerables Peligros, además del de caer en manos de los Piratas; [es] la Sangre en las venas del Cuerpo Político y lo que nutre a todos sus Integrantes». Muchos marineros explotados se habrían sorprendido con esta descripción, pero formaba parte de la lógica reinante.<sup>18</sup>

La imagen del pirata estaba muy relacionada con el espacio que ocupaba: el mar, un lugar distante lleno de peligros, escenario de desastres frecuentes, un posible camino para la invasión de Inglaterra y las colonias, y por último, un espacio natural que era difícil, si no imposible, de controlar. El gobernador de Massachusetts, Samuel Shute, insistía en mayo de 1717 en que la primera preocupación de su colonia era crear «una buena posición de Defensa [...] para proteger nuestra Costa Marítima y los Puntos de Comercio de estos Peligros y Violencias que vienen del Mar». Seis años después, Mather observó que «los Terrores que acechan el Mar se vienen multiplicando recientemente». Ambos se

---

<sup>18</sup> Sobre las condiciones de trabajo marítimo, véanse los capítulos 2 y 3 y A. G. Course, *The Merchant Navy: A Social History*, Londres, F. Muller, 1963; Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londres, Macmillan, 1962; C. D. Merriman, *Queen Anne's Navy Documents Concerning the Administration of the Navy of Queen Anne, 1702-1714*, Londres, Navy Records Society, 1961; Capt. Alfred Dewar, *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring*, 1726 (reedición: Londres, Cassell, 1928). Mather, *Vial Poured Out...*, p. 15; Mather, *Useful Remarks...*, p. 3; *The Mariner's Divine Mate, or, Spiritual Navigation Improved*, Boston, 1715, p. 34; Mather, *Instructions to the Living...*, p. 42.

referían en cierta medida a la piratería, pero el mar generaba estupor por sí mismo. Era una «Criatura furiosa» y, en términos cristianos, se comparaba con el «Golfo de la Desesperación». En 1726, *Navigation Spiritualized: or, a New Compass for Sea-Men* de John Flavel, destaca uno de los principales peligros del mar y revela que no era nada nuevo. Flavel escribió que Platón había «aconsejado diligentemente a todos los hombres que evitaran el Mar; y que (según él decía) es el maestro de la Escuela de todos los vicios y deshonestidad». Era un lugar repleto de criaturas, un lugar donde los pecados proliferaban y donde la muerte era omnipresente. Como apuntaba Flavel, los marinos «no deben contarse ni entre los vivos ni entre los muertos, ya que sus vidas penden en continuo suspense». Los marineros eran figuras liminares que viajaban por un espacio peligroso.<sup>19</sup>

La ocupación por parte de los piratas de un espacio que era peligroso y estaba lejos de los centros de autoridad era un elemento fundamental de esta imagen. Como proclamó el abogado del Rey en un juicio en 1717, la piratería era un crimen especialmente atroz «Porque se perpetra en Lugares remotos y Solitarios, donde los débiles e Indefensos no pueden esperar ninguna Ayuda ni alivio y donde estas voraces Bestias de Rapiña pueden vengarse sin que nadie los moleste, reforzados en su Perversidad con Esperanzas de Impunidad y de Esconderse para siempre de los Ojos y las Manos de la Justicia vengativa». Continuaba: «*Los Crímenes que no puedan evitarse [ni] con la mayor de las dificultades, deben ser Castigados con la mayor Severidad*». En 1720 otro de los abogados del Rey realizaba una acusación similar: «El Crimen de la Piratería... es, de entre todos los demás Robos, el más grave e inhumano, ya que sucede... en Lugares remotos y lejanos, la Perversidad del Poder añade Crueldad al Robo». La idea de que la distancia de las autoridades confiere poder al pirata señala un punto fundamental.<sup>20</sup>

Pero el mar creaba distancia con la autoridad de otras formas además de la geográfica, porque no era un territorio acogedor para las

<sup>19</sup> *Boston News-Letter*, 27 de mayo de 1717; Mather, *Lord-High-Admiral...*, p. 9; Flavel, *Navigation Spiritualized...*, pp. 11, 14, 1, 63; *Mariner's Divine Mate...*, pp. 2, 11; *Trials of Eight Persons...*, p. 6; Mather, *Instructions to the Living...*, p. 4; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 33.

<sup>20</sup> *Trials of Eight Persons...*, pp. 6, 7; «Tryals of the Pirates» (1722), en *History of Pyrates...*, p. 263; Mather, *Lord-High-Admiral...*, p. 4.

principales instituciones que organizaban la vida moderna: la iglesia, la familia y el trabajo. En 1725 el famoso ensayista Bernard Mandeville reconocía que «Entre nuestros Hombres Marineros, la práctica de la Devoción es muy escasa». Continuaba: «No hay muchos que estén bien informados sobre los Principios de la Religión». La movilidad de los marineros, las largas temporadas en el mar, y la comunidad de trabajo de un mismo sexo reducían el poder regulador de la familia y promovían otros vínculos sociales. El trabajo en sí mismo tampoco era un mecanismo demasiado fiable dada la tendencia de los marineros a amotinarse y hacerse piratas. Por lo tanto, la red disciplinaria subyacente al orden social tenía una presencia muy limitada en el mar.<sup>21</sup>

Muchos escritores, citando la necesidad de «Disciplina en los Mares» para la mejora del comercio, intentaban compensar contando a los marineros (potenciales piratas) que Dios los seguiría «hasta los últimos confines del Mar», que el «ojo religioso siempre está sobre ellos» y que «todas vuestras Acciones y Transacciones están abiertas y desnudas». En 1723, Cotton Mather indicó que quienes «se hacen a la Mar deben contar con Permisos de Navegación de nuestro SALVADOR» e instruyó a los marineros para que incorporaran a sus plegarias «tu Ojo está siempre sobre mí». Estas advertencias intentaban dejar claro a los marineros que el alcance de ciertas autoridades no se podía mitigar con la distancia. Pero la mayoría de los marineros tenían otra opinión.<sup>22</sup>

Así, el discurso sobre la piratería revelaba e intentaba corregir una importante desconexión entre la autoridad y la vida en el mar. El mar había permitido que «tipos desesperados y soeces» como los marinos tuvieran una oportunidad única: con la voluntad de afrontar peligros, arriesgar sus vidas y renunciar a algunas de las normas sociales fundamentales, podían escapar de la autoridad convencional, fabricar su propio poder y acumular una riqueza considerable pasándose a la piratería. Utilizaban los mares incontrolables para sus propios intereses, pero eso solo aparecía de forma sesgada en el debate público. De hecho, el carácter extremo de la demonización sugiere que las alternativas y los

<sup>21</sup> Mandeville, *An Enquiry into the Causes...*, p. 48.

<sup>22</sup> *Tryals of Bonnet...*, p. 11; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 9; *Mariner's Divine Mate...*, pp. i, 1; Mather, *Lord-High-Admiral...*, pp. 6, 22; Barnard, *Ashton's Memorial...*, p. i; Mather, *Useful Remarks...*, p. 4; *Trials of Eight Persons...*, p. 6; *Trials of Thirty-Six...*, p. 3.

desafíos que planteaba la piratería a las relaciones de poder predominantes, tanto en la actividad marítima como en la sociedad de clases en términos más amplios, tenían que combatirse con la destrucción.<sup>23</sup>

\*\*\*

La imagen del pirata no solo evolucionó de la mano de una serie de políticas prácticas para erradicar los robos en el mar, sino que también la condicionó. El gobierno real emitió «Una Proclama para Acabar con los Piratas» el 5 de septiembre de 1717, en la que ofrecía una amnistía general para quienes hubieran cometido actos de piratería, así como recompensas a cualquiera que capturara filibusteros y los entregara al gobierno, vivos o muertos. Cientos de filibusteros aceptaron el indulto, pero muchos de ellos regresaron de inmediato «al Viejo Negocio de la Piratería». Ese mismo año, meses después, el 5 de diciembre, se llevó a cabo otro de los denominados actos de gracia, con resultados similares. Mientras tanto, el gobierno actuaba ante las quejas de las reuniones piratas en las islas Bahamas, enviando a Woodes Rogers para acabar con ellas y colocar en su lugar un gobierno inglés apropiado. Como hemos señalado, llegó el 20 de julio de 1718 y, consecuentemente, la mayoría de los piratas se dispersaron. El 21 de diciembre de 1718 se emitió una amnistía final, que se ampliaría unos meses más hasta 1719, con la esperanza de que los piratas quisieran acogerse, aceptar el indulto y enrolarse con los corsarios en la breve guerra de la Cuádruple Alianza contra España. Algunos lo hicieron, pero parece ser que la mayoría optó por el bando español. A lo largo de todo el proceso algunos aceptaron el indulto, pero se negaron a reformarse; otros «parecían despreciarlo» y los más desafiantes «tomaron la Proclamación del Rey con gran desprecio, rompiéndola en pedazos».<sup>24</sup>

<sup>23</sup> *American Weekly Mercury*, 13 de diciembre de 1720; *Tryals of Sixteen...*, p. 14. Las tácticas retóricas de exclusión utilizadas contra los piratas (salvajismo, desorden y demás) se parecen a las que utilizaba el pueblo inglés contra la población africana, afroamericana y nativo-americana en los siglos XVII y XVIII.

<sup>24</sup> Declaración de Henry Bostock, 1717, Documentos de la Oficina Colonial (CO) 152/12, Oficina de Registro Público, Londres; William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1734 (reedición: Londres, Frank Cass, 1971), p. 253; *History of Pyrates...*, p. 217; Alexander Spotswood a la Junta de Comercio, 31 de mayo de 1717, CO 5/1318; John Franklin Jameson, *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, Nueva York, Macmillan, 1923, p. 315.



Los ataques contra el comercio continuaron, los comerciantes transatlánticos que sufrían sus ataques empezaron a solicitar al gobierno una política alternativa a los indultos que no habían funcionado. En 1720, los grupos dirigentes decidieron utilizar la fuerza de dos maneras: una vigilancia naval más atenta y un número incluso mayor de ejecuciones espectaculares. Muchos comerciantes tenían gran interés en eliminar la piratería, pero el asalto final se lanzó en gran medida en respuesta a las demandas de los comerciantes esclavistas de África occidental que eran cada vez más poderosos.<sup>25</sup>

Una serie de motines marineros sacudieron el comercio esclavista entre 1716 y 1726, resultado lógico de las quejas sistemáticas sobre la comida, la disciplina y las condiciones generales de la vida laboral a bordo de los barcos de esclavos que partían de Inglaterra y de América hacia África occidental durante esos años. Los marineros argumentaban en los tribunales que el capitán Theodore Boucher del barco esclavista Wanstead [Wanstead, Londres] «no contaba con víveres y licores suficientes para alimentarlos y que los trataban de una forma bárbara e inhumana en su dieta». Otros marineros se quejaron de una disciplina tiránica. Quienes se atrevían a resistir las condiciones a bordo podían acabar «como Esclavos atados y emparejados con cadenas, alimentados con Boniato y Agua, la Dieta Habitual de los Esclavos». En 1720, Francis Willis, un capitán de la Armada destinado en la estación de África occidental, informó al almirantazgo de que los marineros en los barcos esclavistas estaban «listos para la piratería». Añadió, con discreción: «Debo dejar que sus Señorías juzguen si se debe a los malos usos de los superiores o a su propia inclinación natural».<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Gobernador Hamilton a la Junta de Comercio, 3 de octubre de 1720, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandy Banton, Londres, Routledge, publicado en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 251, vol. 32 (1720- 1721), p. 165 (citado en lo sucesivo como *CSPC*). Mi énfasis sobre la trata esclavista no pretende negar las muchas otras razones —recientemente explicadas por Peter Earle de forma muy esclarecedora— por las que la campaña naval contra los piratas mejoró después de 1718. Véase Peter Earle, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen, 2003, pp. 184-188.

<sup>26</sup> *Parker v. Boucher* (1719), Documentos del Tribunal Superior de Almirantazgo (HCA) 24/132, Oficina de Registro Público, Londres; *Wise v. Beekman* (1716), HCA 24/131; Willis, citado en Earle, *Pirate Wars*, p. 169. Para otros ejemplos de conflictos que terminaron en los tribunales, véase *Coleman v. Seamen* (1718) y *Desbrough v.*

Sin embargo, algunos marineros amotinados evitaron el destino de las cadenas al apoderarse de sus buques e izar la bandera negra. Cuando George Lowther y sus compañeros se amotinaron a bordo del barco de la Compañía Real Africana Gambia Castle [Castillo de Gambia] en 1720, «derribaron los Camarotes, dejaron el Barco reluciente de proa a popa, prepararon los Colores negros, lo renombraron Delivery [Reparto o Liberación]» y partieron triunfantes. Puede que Lowther y su tripulación se inspiraran en los cientos de piratas que se dirigían a la costa africana, después de que en 1718 se restableciera la autoridad real en las islas Bahamas, cuando estos atacaron barcos mal defendidos, se apoderaron de su cargamento y reclutaron nuevos integrantes para sus tripulaciones. Edward England y otros capitanes piratas consideraban que los barcos negreros eran un terreno excelente de reclutamiento. Un comerciante esclavista testificó que cuando su barco fue tomado, los piratas «se entretuvieron» con las mujeres esclavas, pero también «Quitaron los Hierros a todos los Negros [250] que llevaba a bordo». Lo que es peor, «armaron a los Negros» con cuchillos, dejando al capitán temeroso de una mortífera insurrección cuando se le permitió recuperar el control de la nave.<sup>27</sup>

El interés de los piratas por esta región no yace en capturar barcos cargados de esclavos —en cualquier caso, habría habido muy pocos comerciantes importantes en América dispuestos a comerciar con ellos—, sino en los propios barcos, que se dirigían al comercio esclavista. Varios comerciantes señalaron que lo que los piratas realmente querían eran «buenos Barcos de Vela, bien abastecidos de Munición, Provisiones y Almacenes de todo Tipo, aptos para largos Viajes».<sup>28</sup> Muchos marineros creían que los barcos esclavistas —que eran grandes, resistentes, aptos para navegar y normalmente bien armados, con gran variedad de cañones— eran los mejores barcos pirata. Eso sugería el amotinado Robert

---

*Christian* (1720), HCA 24/132; *Povey v. Bigelow* (1722), HCA 24/134; y *Wistridge v. Chapman* (1722), HCA 24/135.

<sup>27</sup> *History of Pyrates...*, pp. 309, 70, 115-116; Información de Alexander Thompson (1723), HCA 1/55, f. 23; véase también Solicitud de John Massey y George Lowther (1721), CO 28/17, f. 199.

<sup>28</sup> «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by his Maj[es]ties Ship Swallow» (1722), HCA 1/99, ff. 4-6; véase también John Atkins, *A Voyage to Guinea, Brasil, and the West-Indies*, Londres, 1735, pp. 91, 186-187; Stanley Richards, *Black Bart*, Llandybie (Gales), Christopher Davies, 1966, p. 73.

Sparks, con el comentario cuidadoso y de algún modo elíptico que hizo a sus compañeros marineros a bordo del Abingdon [Abingdon, Oxfordshire] en 1719: «Él creía que podía hacer que el Barco fuera mucho mejor de lo que era». John Whitcomb le preguntó cómo lo haría. Sparkes le respondió: «Desgarrando la Cubierta superior y entonces será un Barco apropiado para hacer Negocios». El contraamaestre John Bicknor preguntó «a qué negocios se refería». Sparkes le respondió: «Sería un buen Barco Pirata porque, según creía, sería más rígido y funcionaría mejor». Parece ser que otros estuvieron de acuerdo, ya que varios barcos esclavistas fueron capturados y transformados, incluido el naufragado y recientemente redescubierto Whydah [Ouidah, Benín], capitaneado por Black Sam Bellamy y bautizado en honor al puerto esclavista de Benin.<sup>29</sup>

Para empeorar las cosas, como vimos con la biografía de Walter Kennedy en el capítulo 3, los piratas no se limitaban a atacar el transporte marítimo en la costa occidental de África. También saqueaban las fortalezas de comercio esclavista, nodos fundamentales de tránsito humano, según explicaba un grupo de comerciantes en una petición al almirantazgo en 1720: los piratas «a veces desembarcan en las principales Fábricas y toman lo que les interesa». Howell Davis y su tripulación atacaron, saquearon y destruyeron el Castillo de Gambia en 1719, el fuerte de Sierra Leona poco después y por último el fuerte portugués en las islas Príncipe. Como hemos visto, se trataba de asaltos serios, destructivos y perturbadores, motivados por la venganza, pero también por la conciencia de que los portugueses solían pagar en oro por los esclavos y los bienes.<sup>30</sup>

Davis y su sucesor, Bartholomew Roberts, fueron, junto a sus tripulaciones formadas por cientos de piratas, la mayor plaga para el comercio africano y sus propiedades. Entre 1719 y 1722 recorrieron la costa africana de arriba a abajo «hundiendo, quemando y destruyendo

<sup>29</sup> Philip D. Curtin, *The Atlantic Slave Trade: A Census*, Madison, University of Wisconsin Press, 1969, p. 150; *American Weekly Mercury*, 30 de marzo de 1721; *History of Pyrates...*, pp. 172-73, 195; Procedimientos del Tribunal de Jamaica, 19 de enero de 1720, CO 137/14, ff. 28-30; Solicitud de John Massey y George Lowther, 22 de julio de 1721, CO 28/17, ff. 197-199.

<sup>30</sup> «The Memoriall of the Merchants of London Trading to Africa» (1720), Documentos de Almirantazgo (ADM) 1/3810, Oficina de Registro Público, Londres.

tantos Bienes y Embarcaciones como encontraron a [su] Paso». En sus trayectos de ida y vuelta entre Senegambia y la conocida como Costa de Oro, la región más importante para el comercio británico en la década de 1720, «sembraban el Pánico entre los Comerciantes», tal y como apuntó el cirujano naval John Atkins, quien pasó varios meses en aquella costa. En 1720 otra fuente estimó que los piratas ya habían causado daños por valor de más de 100.000 libras en la costa africana; y aún estaba por llegar el periodo de mayores saqueos en la región, que sería durante los dos años siguientes. En 1724, un escrito anónimo dirigido a la Junta de Comercio explicaba que los piratas habían tomado «casi 100 velas de Barcos en el plazo de dos años» del comercio esclavista africano. Las cosas empeoraron tanto para los comerciantes que en 1720 la Compañía Real Africana se vio obligada a anunciar que se harían donaciones a los oficiales y a los hombres heridos en defensa de naves atacadas por piratas, y que se pagarían sumas aún mayores a sus familias en caso de que fallecieran.<sup>31</sup>

El gran daño causado por los piratas al comercio africano y el papel que los comerciantes desempeñaron en su erradicación se demuestran en los documentos que se conservan de Humphrey Morice de Londres, uno de los más importantes comerciantes esclavistas de la época. Morice terminaría por convertirse en miembro del Parlamento y, entre 1727 y 1729, en gobernador del Banco de Inglaterra (del que defraudaría 29.000 libras). Entre 1716 y 1732 (el año de su muerte), Morice era personalmente responsable del envío de al menos 20.000 africanos a las Américas. Su pequeña flota de buques de comercio esclavista realizó 62 viajes durante estos años. A partir de las cartas de capitanes de barco como William Snelgrave (a quien conocimos en el capítulo 5), de oficiales de comercio esclavista como James Phipps, agente principal en el Castillo de la Costa del Cabo, y de un oficial de la Armada desconocido, Morice vigilaba de cerca a los piratas. En 1718 redirigió una de sus naves a Maryland para eludir a los filibusteros que pululaban cerca de Jamaica, pero los piratas terminaron por capturar tres de sus barcos: el Bird Galley [Carpintero verde o Pito real], capitaneado por Snelgrave; el Heroine [Heroína], capitaneado

<sup>31</sup> *Boston Gazette*, 13 de junio de 1720; «Anonymous Paper relating to the Sugar and Tobacco Trade» (1724), CO 388/24, ff. 186-187; Richards, *Black Bart...*, p. 72.

por Richard Blincoe (ambos en 1719), y el Princess [Princesa], capitaneado por Thomas Wickstead (en 1722).<sup>32</sup>

Morice registraba cuidadosamente los daños causados por los piratas, para así poder argumentar a favor de una acción naval por parte del gobierno británico. Para resumir la desalentadora situación, contabilizó cinco meses, desde abril hasta agosto de 1719, y elaboró tres listados: «Un Compendio de los Barcos tomados por Piratas en Sierra Leona en la Costa de África en Abril de 1719», que se basaba en la información que le envió por carta el capitán Snelgrave el 30 de abril de 1719; una segunda lista titulada «Tomados por dichos Piratas en la Costa de Oro Whidah y Calabar», y por último «Una Lista de Barcos tomados en Gambia». Para disgusto de Morice, más de 500 piratas navegaban en «escuadrones» con los capitanes Howell Davis, Oliver LaBouche, Thomas Cocklyn, Edward England, Robert Sample y un hombre solo conocido como Lane. Estos piratas capturaron 34 barcos en ese breve periodo, quemando varios de ellos, como el Robert & James. También recopiló información del capitán John Daggs, que le escribió en febrero de 1720. «Fui Informado en Barbados de que los Piratas habían tomado la Costa de Guinea con 38 Velas de Barcos». Otro capitán, Jabez Biglow, contó el alarde (seguramente cierto) de la tripulación de Edward England, que había capturado 50 embarcaciones (en abril de 1719). Basándose en su propio listado, Morice se propuso conocer los nombres de cada barco y cada comandante capturados y así mismo, saber los nombres de los capitanes pirata, sus naves y su fuerza en términos de cañones y número de hombres.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> «Humphry Morice», en *Dictionary of National Biography*, sir Leslie Stephen y sir Sidney Lee, Londres, Oxford University Press, 1959-1960, vol. 13, p. 941; David Eltis, Stephen D. Behrendt, David Richardson y Herbert S. Klein, *The Transatlantic Slave-Trade: A Data Base on CD-ROM*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000; Humphrey Morice al capitán Stephen Bull, 4 de diciembre de 1718; [un oficial de la Armada desconocido a bordo del Scarborough (Scarborough, Yorkshire)] a Humphrey Morice, 20 de septiembre de 1724; Documentos de Humphrey Morice del Banco de Inglaterra, *Slave Trade Journals and Papers*, Marlboro (Wiltshire, Inglaterra), Adam Mathew Publications, 1998, microfilm.

<sup>33</sup> William Snelgrave a Humphrey Morice, 30 de abril de 1719; John Daggs a Humphrey Morice, 6 de febrero de 1720; «Account of Jabez Biglow» (1719); todo en Documentos de Morice.



**FIGURA 11:**

El capitán Bartholomew y 11 buques mercantes capturados en la costa de África occidental; capitán Charles Johnson, *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates*, Londres, 1724.

Esta información llevaría a Morice a elaborar dos peticiones en los primeros meses de 1720, una de ellas (sin fecha) dirigida al rey en nombre de los «Mercaderes y Comerciantes de las Plantaciones preocupados por las Indias Occidentales»; la otra, el «Memorando de los Mercaderes de Londres que Comercian con África humildemente se Ofrecen a los Muy Honorables Comisionados que Ejercen el Cargo de Lord Gran Almirante de Gran Bretaña». En la primera, Morice advertía que los piratas «habían aumentado tanto en número que se han vuelto peligrosos para las plantaciones de su Majestad, así como destructivos para la navegación de las Indias Occidentales». En la última expresaba el miedo de que en 1720 los piratas pudieran «causar tantos daños como otros hicieron el año pasado», en el que él personalmente perdió dos naves. En ambas peticiones, Morice defendía la fuerza naval, y de hecho no solo la defendía. Se sirvió de sus conexiones políticas (por ejemplo con

el parlamentario John Jennings) para que le ayudara a enviar fragatas a la costa africana con el fin de proteger el comercio esclavista ante el «terror de los Piratas». En 1719 comenzaron nuevos recorridos que se prolongaron durante años.<sup>34</sup>

Mercaderes de Bristol, Liverpool, Londres y muchos otros puertos británicos atlánticos, incluidos aquellos de la recientemente revitalizada (aunque todavía en declive) Compañía Real Africana, respaldaron la iniciativa de Morice, protestando por sus pérdidas y exigiendo que el Parlamento tomara medidas para proteger su comercio, el sistema de plantaciones y el imperio en su conjunto. Sus demandas fueron bien acogidas. Cuando dos grupos de mercaderes solicitaron ayuda al Parlamento en febrero de 1721, en pleno auge de los expolios de Roberts, la Cámara de los Comunes ordenó la elaboración inmediata de otro proyecto de ley para la eliminación de la piratería, que, con la ayuda del primer ministro Robert Walpole, no tardó en aprobarse.<sup>35</sup>

Ese mismo mes, un escuadrón de la Marina liderado por el capitán Challoner Ogle puso rumbo a la costa africana. (Uno de los miembros de la tripulación a bordo del Weymouth [Weymouth, Dorset] era Alexander Selkirk, que había sido marinero cimarrón, fuente de inspiración para Robinson Crusoe y quien falleció en la travesía). El convoy, dirigido por el Swallow [Golondrina], llegó a Sierra Leona en abril y al Castillo de la Costa del Cabo en junio, comenzando a patrullar la zona. En enero de 1722, el Weymouth estaba inoperativo por epidemia, pero el Swallow terminó por encontrar y enfrentarse a los barcos de Roberts, el primero el 5 de febrero y el segundo, y más grande de ambos, el 10 de febrero. Muchos de los piratas estaban borrachos y en

---

<sup>34</sup> «To the Kings most Excellt Majesty the Humble Petition of the Planters Merchts & Traders concernd in the West Indies» (sin fecha, pero probablemente de finales de 1718); «The Memoriall of the Merchants of London Trading to Africa humbly Offered to the Rt. Hon.ble The Lords Commissioners for Executing the Office of Lord High Admirall of Great Brittain &c.» (sin fecha, pero probablemente de febrero de 1720, tras el fin de la guerra de la Cuádruple Alianza contra España). Morice escribió a Snelgrave el 24 de noviembre de 1719: «Las fragatas están aquí listas para proceder con el primer viento favorable, como me dijo sir John Jennings en este día en la Cámara de los Comunes» (Documentos de Morice).

<sup>35</sup> Richards, *Black Bart...*, p. 63; Leo Francis Stock, *Proceedings and Debates of the British Parliaments Respecting North America*, Washington DC, Carnegie Institution, 1930, vol. 3, p. 453.

cualquier caso no podían igualar la artillería de la Armada. Después de que la metralla matara a Roberts y que una bala de cañón derribara el mástil principal de la embarcación, impidiéndole ninguna maniobra ofensiva ni defensiva, la lucha terminó. Los piratas sufrieron muchas bajas, algunos escaparon a la selva, unos pocos fueron ahorcados a bordo del Weymouth (a modo de aviso) y la mayoría (más de 250) fueron capturados y obligados a someterse a juicio, si es que los procesos del Castillo de la Costa del Cabo pueden llamarse así. Los piratas fueron reclusos en mazmorras donde solía encadenarse a los esclavos africanos, les marcaron con hierros candentes, les alimentaron y les retuvieron hasta la llegada de los barcos esclavistas. Los piratas fueron juzgados dentro de las paredes de ladrillo del Castillo de la Costa del Cabo, de cuatro metros de ancho y custodiadas por 74 cañones montados; 52 de ellos fueron ejecutados y sus cuerpos encadenados se distribuyeron a lo largo de la costa para aumentar el terror: nueve en Costa del Cabo, cuatro en Costa Windward, dos en Acera, Calabar y Whydah y otro en Winnebah. Otros 40 fueron condenados a la esclavitud, a trabajar para la Compañía Real Africana en los barcos o en las minas de oro; parece ser que todos fallecieron en cuestión de meses. Después de su regreso triunfal a Londres, en mayo de 1723, Challoner Ogle se convirtió en el primer capitán de la Marina en ser nombrado caballero por sus acciones contra los piratas. Fue honrado por el rey Jorge I, a quien Roberts y sus compañeros piratas habían ridiculizado como «el hombre nabo».<sup>36</sup>

La derrota de Roberts y la consiguiente erradicación de la piratería de la costa africana supusieron un punto de inflexión en el comercio esclavista e incluso en la historia más amplia del capitalismo. La piratería y la trata de personas esclavizadas han estado vinculados durante siglos, sobre todo en el Mediterráneo, donde los filibusteros eran una fuente fundamental de suministro de mano de obra. Ahora los piratas habían interrumpido el comercio, y lo habían hecho en un momento crucial. El final de la guerra de Sucesión Española trajo un codiciado y reluciente premio para el comercio británico: el Asiento, que otorgaba a estos comerciantes el derecho de trasladar 4.800 esclavos al año, e

<sup>36</sup> Atkins, *Voyage...*, p. 98; James A. Rawley, *The Transatlantic Slave Trade: A History*, Nueva York, W. W. Norton, 1981, p. 155; *Boston Gazette*, 27 de agosto de 1722; *New-England Courant*, 3 de septiembre de 1722; «Proceedings», HCA 1/99, f. 98; Richards, *Black Bart...*, p. 107.



ilegalmente muchos más, a la América española mediante la Compañía de los Mares del Sur. Este incentivo, sumado a la desregulación definitiva del comercio esclavista africano en 1712, cuando la Compañía Real Africana perdió la batalla contra los comerciantes libres que ya habían empezado a abastecer la mayoría de los esclavos a las plantaciones americanas, a los ojos de los mercaderes y del Estado británicos la importancia del comercio de esclavos aumentó de forma significativa.<sup>37</sup>

Era el momento de exterminar a los piratas para que floreciera el nuevo comercio, tal y como apuntó William Snelgrave, autor de *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, dedicado a «los Mercaderes de Londres, que comerciaban con la Costa de Guinea». Snelgrave dividió el libro en tres secciones, ofreciendo a quien lo leyera una «Historia de las últimas Conquistas del Reino de *Widaw* por parte del Rey de *Dahomè*»; un relato de las prácticas comerciales y las estadísticas del comercio esclavista; y «Un Relato de la captura del Autor por parte de los Piratas» y los peligros que conlleva. No obstante, en el momento en que Snelgrave publicaba su libro en 1734, la piratería había muerto, derrotada por el terror de los ahorcamientos y la incrementada vigilancia naval; aunque ocasionalmente el cadáver tuviera algún espasmo con un motín por aquí y un acto de piratería por allá. Inmediatamente después de la eliminación de la piratería, Gran Bretaña consolidó su dominio de la costa occidental africana. Como escribió James A. Rawley: «En la década de 1730, Inglaterra se había convertido en la nación esclavista por antonomasia del mundo atlántico, un estándar que ostentó hasta 1807». Las cifras más bajas de personas esclavizadas embarcadas para el comercio se dieron en 1720, 1721 y 1722, los años de mayor actividad pirata, y aumentaron inmediatamente después de su eliminación, pasando de 24.780 en 1720 a 49.130 en 1725, hasta un máximo de 49.130 en 1729. Si el capital de las plantaciones del Caribe, sumado al capital comercial de las metrópolis acabó con la primera generación de piratas —los bucaneros de la década de 1670— y si el capital de la Compañía de las Indias Orientales aniquiló a los de la década de 1690, cuando los barcos de la compañía eran incubadoras de motines y rebeliones; en esta ocasión fue el capital del comercio esclavista africano lo que terminó con los

<sup>37</sup> Rawley, *Transatlantic Slave Trade...*, p. 162.

piratas de principios del siglo XVIII. Los piratas habían roto el Pasaje del medio, y aquello no se podía tolerar. En 1726 el Estado marítimo había eliminado el principal obstáculo para la acumulación de capital en el siempre expansivo sistema atlántico.<sup>38</sup>

\*\*\*

La imagen del pirata y la campaña militar y jurídica contra ellos se cruzaban en la sala de audiencias y en la horca, donde los integrantes de la tripulación de Roberts y cientos de otros piratas conocieron su final. Como vimos en el capítulo 1, y de hecho a lo largo del libro, las ejecuciones de piratas eran grandes acontecimientos, y ninguna fue mayor que la ejecución de la banda de piratas más exitosa de la memoria reciente. En su ahorcamiento, como en otros, multitud de espectadores se reunieron para escuchar los discursos oficiales, a menudo sermones apasionados, así como las últimas palabras de quienes eran condenados, y para presenciar el fin del villano, el «*Cuello torcido*» y «*los Calzones Mojados*».<sup>39</sup> El pirata condenado debía quedar sobrecogido, como explicaba un reverendo: «El temor y el horror deben conmovirlo, un ruido espantoso debe llegar a sus oídos, [el ruido] de la Destrucción que se acerca hasta él; la Preocupación y la angustia deben atemorizarlo». Debe estar en silencio, sobrio y triste, grave y serio, consumido por el pesar y el arrepentimiento. El escenario de la ejecución ofrecía una última oportunidad para que el pirata fuera obediente, lamentara su transgresión de las instituciones disciplinarias de la iglesia, la familia y

<sup>38</sup> *Ibidem*, pp. 164, 165; Curtin, *Atlantic Slave Trade...*, p. 150; Eltis et al., *Transatlantic Slave-Trade* (sobre los esclavos embarcados). Tanto Douglas C. North como Gary B. Walton destacan la destrucción de la piratería como una de las causas principales del avance de la productividad en la navegación del siglo XVIII. Véase North, «Sources of Productivity Change in Ocean Shipping, 1600-1850», *Journal of Political Economy*, núm. 76, 1968, pp. 953-70, y Walton, «Sources of Productivity Change in Colonial American Shipping», *Economic History Review*, núm. 67, 1968, pp. 67-78.

<sup>39</sup> *Boston News-Letter*, 28 de mayo de 1724, 7 de junio de 1714, 29 de julio de 1717, 28 de julio de 1718, 18 de agosto de 1718, 4 de abril de 1723; Mandeville, *An Enquiry into the Causes...*, p. 37; sobre las ejecuciones, véase Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 37; Mather, *Useful Remarks...*, p. 42; *Trials of Eight...*, p. 14; *American Weekly Mercury*, 17 de marzo de 1720, 31 de enero, 30 de marzo, 27 de abril de 1721, 11 de junio de 1724; *Trials of Five Persons...*, p. 34; *Boston Gazette*, 13 de junio de 1720, 21 de marzo de 1726; Hayward, *Remarkable Criminals...*, p. 598.

el trabajo, y se postrara ante todas las autoridades: Dios, el reverendo, la familia, la nación y la Corona. Algunos piratas cumplieron, afirmando el orden social que, con su brutal criminalidad, habían socavado.<sup>40</sup>

Aun así, muchos piratas, como hemos visto, se negaban a participar de ese juego; recordemos a los piratas de Virginia que aprovecharon la ocasión de su ahorcamiento en 1720 para burlarse del gobernador, piratas como William Fly que en 1726 descargó su rabia contra los capitanes de barco. Según escribió el reverendo Paul Lorrain, un pirata que en 1715 se enfrentaba a la ejecución en Londres, rechazó todas las advertencias y se ofreció a empujar al párroco «escaleras abajo». Este tipo parecía no tener «ningún Sentido ni Principios de ninguna Religión ni nada parecido que pudieran alejarlo del Diablo. Y aunque uno hubiera pensado que se habría vuelto más racional y considerado al acercarse a la Muerte, mantuvo su duro Carácter y su Humor Irreligioso e Impío, que ni escucharía la Palabra de DIOS, ni haría confesión alguna, ni de hecho parecía Arrepentido de sus Pecados en lo más mínimo». Estos piratas siguieron oponiéndose a las autoridades y atacando el orden social.<sup>41</sup> A los impenitentes y notorios solían colgarlos de cadenas, fabricadas para «presentarlos como Marcas de Rocas y Arenas Fatales, para advertir a otros de los mismos Naufragios y Ruinas en el Futuro». El cuerpo desordenado que había permitido que gobernara su codicia y que bramara su rabia se mostraba como la carcasa de un animal muerto, ahora infundida de poder simbólico, cuidadosamente colocada «en los Flujos y Reflujos del Mar».<sup>42</sup>

<sup>40</sup> Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 19; Mandeville, *An Enquiry into the Causes...*, p. 18; Mather, *Useful Remarks...*, p. 33; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 49; *New-England Courant*, 22 de julio de 1723.

<sup>41</sup> *American Weekly Mercury*, 17 de marzo de 1720; Hayward, *Remarkable Criminals...*, pp. 37, 600, 603; *History of Pyrates...*, pp. 144, 185, 264, 186, 660, 286; Mather, *Vial Poured Out...*, pp. 47, 16, 20, 44; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 37; Mandeville, *An Enquiry into the Causes...*, pp. 19, 32; *Boston News-Letter*, 7 de julio de 1726; *Tryals of Bonnet...*, p. 9; Abel Boyer, *The Political State of Great Britain*, Londres, 1711-1740, vol. 32, p. 272; Mather, *Vial Poured Out...*, p. 47; Lorrain, citado en «In Contrast to History of Pyrates: The Rev. Paul Lorrain, Historian of Crime», Lincoln B. Faller, *Huntington Library Quarterly*, núm. 60, 1976, p. 69.

<sup>42</sup> *Boston News-Letter*, 7 de julio de 1726, 8 de mayo de 1721, 28 de mayo de 1724; *Tryals of Bonnet...*, p. 34; Mather, *Vial Poured Out...*, pp. 43, 49-50; Mather, *Useful Remarks...*, p. 20; Colman, *It Is a Fearful Thing...*, p. 39; *American Weekly Mercury*, 17 de marzo de 1720; *Boston Gazette*, 27 de agosto de 1722, 1 de junio de 1724; Hayward,

Cotton Mather resumió la situación en 1726: los piratas, decía, eran «Culpables de todos los Pecados». Su despreciable forma de vivir «desertaba cualquier Virtud Social». Habiendo escapado de los efectos disciplinarios de la iglesia, la familia y el trabajo, se denunciaba al pirata como carente de sabiduría y razón, poseído por la locura, la rabia, el temperamento, la bebida y la lujuria, que se comportaba como una bestia salvaje, y mostraba un gran desorden en los mares lejanos pero estratégicamente importantes, sobre todo en la costa occidental de África. Despojada de todas sus características humanas, el pirata era ahora un fragmento salvaje de la naturaleza que solo se podía dominar con la muerte. Según el abogado del Rey, el pirata «no puede reclamar protección de ningún Príncipe, el privilegio de ningún País, el beneficio de ninguna Ley, *se le deniega la humanidad básica* y los meros derechos de la Naturaleza». Otro agregó que los piratas «no tenían país, y que por su Culpa, se separaban, renunciando al beneficio de cualquier Sociedad legítima». Los enemigos de los piratas los habían desconectado del orden social, despacio pero minuciosamente, mostrándolos como enemigos de todo individuo propietario, de la colonia, del imperio, del Rey, de la nación británica, del mundo de naciones y de toda la humanidad. Al pirata le quedaba «ser ahorcado como un perro» y que su cadáver se exhibiera públicamente para que todo el mundo pudiera aprender la lección de la propiedad y el orden.<sup>43</sup>

¿Funcionaron los ahorcamientos? Es imposible afirmarlo con certeza, pero el almirante Edward Vernon, destacado en las Indias Occidentales, lo creía firmemente. En 1720 escribió que «el miedo a un Cabestro puede lograr lo que el miedo al Señor no consigue entre semejantes Miserables olvidados». Cinco meses después añadió que el ahorcamiento de los tres piratas en Jamaica «ya había supuesto una grave alteración en el comportamiento de las Gentes Marineras, que

---

*Remarkable Criminals*, p. 603; *Boston News-Letter*, 14 de marzo de 1720, 20 de febrero de 1721; *History of Pyrates...*, p. 264; *Trials of Eight...*, p. 14; *Tryals of Thirty-Six...*, p. 14; *New-England Courant*, 2-10 de septiembre de 1722. Los piratas ejecutados en un mismo sitio solían ser encadenados y distribuidos estratégicamente por distintos puertos. Los mejores ejemplos de esta práctica se relatan en la *Boston Gazette* del 27 de agosto de 1722: cuerpos encadenados colocados en cinco puntos.

<sup>43</sup> *Trials of Eight...*, p. 6, cursiva añadida; *Tryals of Thirty-Six...*, p. 3. Mather, *Instructions to the Living...*, pp. 11, 23; Barnard, *Ashton's Memorial...*, p. 62; Mather, *Useful Remarks...*, p. 20.

se muestran ahora muy Cívicas y no ha habido ninguna Revuelta entre ellas desde entonces, cosa que antes era una práctica habitual». Un mes después apuntaba: «Estos castigos han supuesto una Maravillosa reforma aquí». Al mismo tiempo los castigos incitaban a una mayor violencia e intensificaban la dialéctica del terror. A medida que se colgaban más y más piratas, y a medida que se incrementó la probabilidad de muerte para cualquiera que «partiera a la aventura pirata», estos respondieron intensificando su compromiso mutuo, «uno para todos». Y lo hicieron con una sonrisa.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> Edward Vernon a Nicholas Lawes, 31 de octubre de 1720; Edward Vernon a Josiah Burchett, 7 de marzo de 1721; Edward Vernon a Josiah Burchett, 18 de abril de 1721; todo en Edward Vernon's Letter-Book, Add. MS 40813, British Library, Londres.

## Capítulo 8

# «Desafiar la propia muerte»

Empiezo el capítulo final con dos historias apocalípticas, dos historias contadas por hombres que fueron capturados por los piratas. Samuel Cary, comandante y probablemente propietario de un «barco rico» que partió de Londres llamado Samuel, publicó el primer relato en el *Boston News-Letter*. Su embarcación transportaba un cargamento por valor de entre 8.000 y 9.000 libras, hasta que el 13 de julio de 1720 fue capturado en la costa de Terranova y Labrador por la tripulación del pirata Black Bart Roberts. El segundo relato, una «historia de piratas en América», fue narrado por el capitán Richard Hawkins a un periódico llamado *The Political State of Great Britain*, en este relataba su captura el 22 de marzo de 1724 en las islas de Sotavento en el Caribe, a manos de Francis Spriggs y su tropa de filibusteros. La mercancía de Hawkins (madera de campeche procedente de Centroamérica) no era tan valiosa, pero no por ello su historia fue menos dramática.

Cary observó espantado cómo los piratas se abalanzaban sobre su mercancía como «una caterva de Furias», tomando lo que les interesaba y arrojando el resto al mar; todo ello entre amenazas, insultos, maldiciones y blasfemias. Los piratas rezumaban «locura y rabia». Tiempo después les oyó decir que «no irían a Punto Esperanza en el río Támesis para que los colgaran en la Horca y se secaran al Sol como les pasó a las Compañías de Kidd y de Bradish, ya que si se presentara la ocasión de sufrir un Ataque de cualquier fuerza o poder Superior que no pudieran dominar, inmediatamente prenderían fuego a la Pólvora con una de sus Pistolas y arderían felizmente en el Infierno todos juntos». Aquí

demostraban su sentido del humor, su conocimiento de la historia y su impulso apocalíptico. «Punto Esperanza» era su forma jocosa de referirse al Muelle de Ejecución del Támesis, donde durante siglos se había ahorcado y ahogado a los piratas. Los piratas William Kidd y Joseph Bradish habían sido ahorcados allí en 1701, sus cadáveres fueron introducidos en jaulas de metal y suspendidos en público como advertencia para el resto. Roberts y su tripulación juraron inmolarsé antes de dar satisfacción al Estado británico —y valor a la propaganda terrorista— por medio de su ejecución.<sup>1</sup>

Hawkins atravesó «una inmensa Confusión y Ansiedad» mientras estuvo capturado por Spriggs y su compañía así como después de aquel episodio. Los piratas abordaron su embarcación y tomaron lo que quisieron; «cualquier Cosa que no les gustara la arrojaban por la borda». Después, los piratas comieron, bebieron, se pusieron contentos, y buscando «la Diversión, ya que la Travesura es su único Deleite» decidieron crear un espectáculo de fuegos artificiales para sí mismos. Prendieron fuego al barco de Hawkins que «en menos de tres Cuartos de Hora no era más que una Llamarada y naufragó». Añadió: «No se planteaban ser apresados, pero juraban, con los más graves Insultos, que si alguna vez se veían dominados, inmediatamente harían explotar su Barco; antes de condenar a la Jolly Roger a la desgracia de ser apresada o que ellos mismos sufrieran ser ahorcados como Perros». Como la tripulación de Roberts, juraron controlar su propio destino, incluso si demostraba ser un destino fatal.<sup>2</sup>

Entre los piratas durante los años 1716 y 1726, estas declaraciones no eran en ningún caso inusuales. De hecho, muchas tripulaciones se hacían la promesa de que «Volarían por los aires antes de ser capturadas». Dos piratas transformaron su compromiso en un ritual personal de amistad y devoción: «Cogieron sus Pistolas, las pusieron junto a ellos y se juraron solemnemente, sellando la Promesa con un Trago de Licor, que si veían que no había posibilidad de Escapar y que iban a ser capturados, pondrían Pie en Tierra y se dispararían Mutuamente, para Escapar de la Justicia y del Cabestro». John Gow y sus compañeros

<sup>1</sup> *Boston News-Letter*, 22 de agosto de 1720.

<sup>2</sup> Abel Boyer, *The Political State of Great Britain*, Londres, 1711-1740, vol. 33, pp. 149-153.

piratas también juraron saltar por los aires: «Si habían vivido juntos, también morirían juntos». El capitán Charles Harris y su tripulación «siempre tenían un Barril de Pólvora listo para hacer explotar la Balandra antes de ser capturados». Entre estos ladrones marinos que no dejaban de brindar y de beber, el brindis favorito de Black Bart Roberts era «Maldito sea quien viva para llevar un cabestro». Al proceder de culturas marineras bañadas de muerte y al tener que afrontar la horca por haber decidido infringir la ley marina de la propiedad, los piratas se enfrentaban desafiantes al elemento destructivo.<sup>3</sup>

No se trataba de frívolas ostentaciones. Algunos de los miembros de la tripulación de Roberts creían profundamente en lo que le dijeron a Samuel Cary y, de hecho, no tardarían en demostrarlo. Cuando se encontraron con el Swallow [Golondrina], como se describe en el capítulo anterior, se dio un acalorado enfrentamiento. Fiel a sus palabras, Roberts no vivió para ser ahorcado. Acompañando a sus hombres en la cubierta principal durante la batalla, falleció cuando la metralla «le alcanzó directamente en la Garganta». De inmediato, sus camaradas honraron una antigua petición: arrojaron el cadáver, aún armado, por la borda. Pero una vez partió el comandante y hecho trizas el barco, «ya no quedaba Esperanza»; perdida la causa, media docena de piratas intentaron ser fieles a la promesa colectiva de «prender fuego con una de sus Pistolas a su Pólvora e ir felizmente al Infierno todos juntos». Se reunieron en torno a la pólvora en el depósito de explosivos de la antecámara, donde John Morris disparó el tiro incendiario. Casualmente el prolongado enfrentamiento había mermado la pólvora, que ahora «resultaba demasiado Escasa para Nada más que quemarlos de una Forma

---

<sup>3</sup> Gobernador Walter Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de octubre de 1720, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandry Banton, Londres, Routledge, publicado en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 251, vol. 32 (1720-1721), p. 165 (citado en lo sucesivo como *CSPC*); John Barnard, *Ashton's Memorial: An History of the Strange Adventures, and Signal Deliverances of Mr. Philip Ashton*, Boston, 1725, p. 239; Arthur L. Hayward, *Lives of the Most Remarkable Criminals*, Londres, 1735 (reedición: Nueva York, Dodd, Mead, 1927), p. 596; *Tryals of Thirty-Six Persons for Piracy* (Boston, 1723), p. 9; capitán Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, Manuel Schonhorn, Londres, 1724, 1728 (reedición: Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1972), p. 244 (citado en lo sucesivo como *History of Pyrates*) [ed. cast.: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, trad. por Francisco Torres Oliver, Madrid, Valdemar, 2005].



espantosa». Incapaz de provocar la explosión apocalíptica que esperaban, Morris logró, a pesar de ello, quitarse la vida y matar a dos de sus camaradas. Mientras, en el barco consorte de Roberts, el Ranger [Explorador], asistían a un drama similar. James Phillips caminaba (algo borracho, según se dijo) «con una cerilla encendida» hacia el depósito de explosivos «jurando de forma muy profana que irían todos juntos al Infierno». Él y muchos otros que querían llevar a cabo el juramento colectivo se enzarzaron en una escaramuza con los compañeros que vieron que la idea, en su día tan popular, había perdido repentinamente parte de su atractivo, impidiéndoles que incendiaran la pólvora.<sup>4</sup>

Muchas otras tripulaciones piratas de esta generación también intentaron hacerse saltar por los aires, y al menos una de ellas lo consiguió. Cuando Barbanegra y sus compañeros piratas empezaron a perder la sanguinaria batalla cuerpo a cuerpo contra el teniente de navío Robert Maynard y su fuerza naval cerca de la costa de Carolina del Norte, a finales de noviembre de 1718, un pirata negro llamado Caesar «un tipo resuelto», intentó hacer explotar el barco, pero «dos Prisioneros que estaban entonces en la Bodega de la Balandra» se lo impidieron. Cuando a finales de 1723 el barco pirata a cargo de Charles Harris fue tomado por el capitán Philip Solgard y el Navío de Su Majestad Greyhound [Galgo], un filibustero se abrió camino hasta el barril de pólvora para provocar la prometida explosión; «al verse obstaculizado», según contó el capitán Solgard, «siguió adelante y con su Pistola se voló los Sesos». Otro grupo de piratas, capitaneado por Joseph Cooper, que navegaba por las Indias Occidentales a principios de 1726, había perdido la batalla contra un barco de la Marina Real. Cuando los oficiales de la nave victoriosa intentaron abordarles, Cooper y sus hombres hicieron explotar su barco y acabaron con sus vidas.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> *History of Pyrates...*, p. 241.

<sup>5</sup> Alexander Spotswood a la Junta de Comercio, 22 de diciembre de 1718, Documentos de la Oficina Colonial (CO) 5/1318, Oficina de Registro Público, Londres; «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa», Documentos del Tribunal Superior de Almirantazgo (HCA) 1/99, f. 158, Oficina de Registro Público, Londres; Stanley Richards, *Black Bart*, Llandybie (Gales), Christopher Davies, 1966, p. 90; *History of Pyrates...*, pp. 83, 245; Solgard, citado en George Francis Dow y John Henry Edmonds, *The Pirates of the New England Coast, 1630-1730*, Salem (MA), Marine Research Society, 1923, p. 293; John F. Watson, *Annals of Philadelphia and Pennsylvania*, Filadelfia, 1844, vol. 2, p. 227.

Como descubriera horrorizado el capitán William Snelgrave en abril de 1719, mientras estaba prisionero a bordo de la nave de Thomas Cocklyn, el *Rising Sun* [Sol naciente], el deseo de muerte de los piratas no solo se aplicaba al momento de la captura. Cuenta Snelgrave que un día un pirata desconocido le preguntó: «Si tenía miedo de acabar junto al Diablo por un buen Disparo». Snelgrave apenas supo qué decir. Solo podía escuchar mientras el pirata anunciaba su propio destino: que «un día de estos debería ser enviado al Infierno por una Bala de Cañón». Snelgrave respondió tímidamente: «Esperaba que ese no fuese mi Camino». Pero poco después, cuando estalló un incendio en el barco pirata, pensó que su camino se presentaba ante él. Como todos los demás a bordo, sabía que el barco tenía miles de libras de pólvora en el depósito de explosivos. Al poco tiempo escuchó «un gran grito en la cubierta Principal». Los «Canallas más veteranos» entre la tripulación, algunos borrachos, se habían reunido alrededor del fuego y comenzaban a exclamar: «Por una gran explosión con la que acabar en el Infierno». «Repitieron varias veces» este cántico, para terror de Snelgrave y de los «Piratas recién llegados» que desesperadamente intentaron apagar las llamas. Los piratas vitoreaban, ansiosos y sin descanso, por su propia destrucción mutua.<sup>6</sup>

Se trataba de una destrucción pensada para conducirlos a un destino específico. Al anunciar que iban de camino al infierno, los piratas afirmaban lo que las personas respetables, temerosas de Dios nunca se atrevían a decir de ellos mismos: que eran demonios y que todos acabarían en el infierno. El cautivo Philip Ashton, por ejemplo, se refirió a la tripulación de Ned Low como la «Encarnación del *Diablo*», capaz «de ofrecer la Imagen más Viva del Infierno». Jueces y reverendos solían proclamar que los piratas estaban «alentados por el diablo». Al mostrarse de acuerdo, los piratas invertían los valores del Cristianismo y, de formas diversas, se presentaban a sí mismos como algo que la sociedad en términos más amplios consideraba malvado. También en esto mostraban un provocativo sentido del humor.

---

<sup>6</sup> William Snelgrave, *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, Londres, 1734 (reedición: Londres, Frank Cass, 1971), pp. 210, 270; *Trials of Eight Persons Indited for Piracy*, Boston, 1718, p. 10; *Tryals of Thirty-Six Persons...*, p. 5.



**FIGURA 12:**

Edward Teach, alias Barbanegra; capitán Charles Johnson, *A General History of the Lives and Adventures of the Most Famous Highwaymen, Murderers, Street Robbers, &c.*, Londres, 1734.

Los forajidos marítimos veneraban a Lucifer, el más rebelde de los ángeles. Barbanegra, por ejemplo, cultivaba conscientemente una imagen de sí mismo como Satanás: se recogía en coletas su larga cabellera negra, así como su barba, al tiempo que se colocaba unas bengalas alrededor del rostro para crear un inquietante resplandor al capturar las presas marítimas. Cuando William Bell se topó con el alto e intimidante pirata en la costa de Carolina y le preguntó quién era y de dónde venía, Barbanegra respondió «que venía del Infierno y que lo llevaría [hasta allí] enseguida».

William Fly se burlaba de los prelados puritanos Cotton Mather y Benjamin Colman «deseando que todos los demonios del infierno llegaran y huyeran con el Barco» en el que había sido capturado. Otro pirata le explicó a Snelgrave, mientras arrojaba por la borda los libros del capitán, que esas cosas engendraban maldades y que podrían «impedir que sus Camaradas partieran en el Viaje hasta el Infierno donde todos arderían». El capitán John Phillips, mientras espiaba una posible presa marítima, le comentó a alguien que le observaba «que solo quería la maldita cosa el tiempo suficiente para navegar con ella hasta el Infierno».<sup>7</sup>

El capitán Charles Johnson iluminó esta mentalidad cuando describió una conversación entre dos piratas justo antes de ser ahorcados, encadenados juntos y en cautividad. Cuando uno de los dos empezó a rezar, el mayor de los dos, Thomas Sutton, maldijo al más joven y le preguntó «qué se proponía con tanto Ruido y Devoción». «El Cielo, dijo el otro, eso espero». Sutton estaba horrorizado. «¿El Cielo, Idiota?, dijo Sutton, ¿alguna vez has oído de algún Pirata que llegara allí?». No, respondió, «Yo me quedo con el Infierno, es un Lugar más feliz. Le haré el saludo de las 13 Pistolas a Roberts al Entrar». Cuando quedó claro que sus palabras no surtían efecto, Sutton le pidió al guarda «o que se llevara a ese Hombre, o que le quitaran su Libro de Rezos, por vulgar Perturbador».<sup>8</sup> Algunos piratas le daban la vuelta a la palabra religiosa, igual que a la palabra social. El infierno era un lugar más alegre que el cielo, y a los piratas les encantaba la alegría.

En este capítulo escuchamos esos gritos desde la zona de muerte, hacemos uso de ellos para explorar los temas interrelacionados de la muerte, el apocalipsis, el infierno y la autodestrucción; cuestiones fundamentales de la vida y la muerte y lo que podrían haber significado para estas gentes del mar pobres y variopintas a principios del siglo XVIII. La piratería a principios del siglo XVIII era, en definitiva, una

<sup>7</sup> Barnard, *Ashton's Memorial...*, p. 62; Council Journal, 27 de mayo de 1719, en *The Colonial Records of North Carolina*, William L. Saunders, Raleigh (NC), P. M. Hale, 1886, vol. 2, p. 342; Benjamin Colman, *It Is a Fearful Thing to Fall into the Hands of the Living God*, Boston, 1726, p. 36; *History of Pyrates...*, p. 312; Snelgrave, *New Account...*, p. 227; [John Fillmore], «A Narrative of the Singular Sufferings of John Fillmore and Others on Board the Noted Pirate Vessel Commanded by Captain Phillips», Buffalo Historical Society, *Publications*, núm. 10, 1907, p. 33.

<sup>8</sup> *History of Pyrates...*, p. 246.

lucha por la vida contra la muerte socialmente organizada. La contradictoria, irónica y humorística adopción de la muerte por parte de los piratas parece un buen punto de partida.

Los propios piratas insistían en la omnipresencia de la muerte y lo hacían repetidamente, en los tribunales, en sus peticiones y en los motines. Un hombre de Aberdeen llamado William Scott, integrante de la tripulación de Stede Bonnet, hizo una sencilla autodefensa en su juicio por piratería de 1718 en Carolina del Sur: «Lo que hice, fue por evitar perecer». Cuando el pirata Stephen Smith escribió una carta al oficial real solicitando un indulto por sus prácticas, explicó: «Ahora me veo forzado a hacerme a la piratería como sustento, lo que está en contra de mi voluntad». Al encontrarse a bordo de un barco mortífero en 1719 y al contemplar el motín y la piratería, el marinero Robert Sparks explicaba a sus compañeros marineros «que estarían mejor muertos que viviendo en la miseria». William Mething estaba de acuerdo y añadió: «Maldita sea, será mejor ser ahorcado que vivir así». En 1721, después de organizar un exitoso motín a bordo de un barco de la Compañía Real Africana, George Lowther habló en nombre de todos los marineros: «No era Asunto suyo tener que morir de hambre o que les hicieran Esclavos». Los hombres que navegaban con Edward Condent en el océano Índico explicaron que ya «habían tenido suficiente y habían cumplido con su Negocio, no tenían que volver a hacerse a la mar mientras vivieran». Para muchos, la piratería era un esfuerzo por escapar de una trampa mortífera, una elección de vida desesperada si bien contradictoria.<sup>9</sup>

Aunque fuera por poco tiempo, como hemos visto, los piratas encontraron —y generaron— mucha vida. Una vez que los marineros tuvieron «la decisión en sus manos», como decía Walter Kennedy —es decir, el poder autónomo de organizar el barco y su sociedad en miniatura como quisieran— construyeron un mundo mejor que el que habían encontrado en los barcos mercantes, los buques de la Armada y las naves corsarias en el Atlántico de la modernidad temprana. Transformaron la dura disciplina en una forma de organizar el barco más

<sup>9</sup> *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates*, Londres, 1719, p. 15; capitán Mathew Musson al Consejo de Comercio y Plantaciones, 5 de julio de 1717, *CSPC*, ítem 635, vol. 29 (1716-1717), p. 338; *Proceedings of the Court in Jamaica*, 19 de enero de 1720, CO 137/14, f. 28; *History of Pyrates...*, p. 307; Información de Joseph Hollet (1721), HCA 1/55, f. 40.

relajada, más libertaria, que dependía del «Castigo que consideraran oportuno el Capitán y la Mayoría de la Compañía». Transformaron la realidad de las raciones crónicamente escasas en un ritual de banquetes sistemáticos, una relación salarial explotadora en una asunción de riesgos colectivos, y las lesiones y la muerte prematura en seguridad y atención sanitaria activa. La elección democrática de oficiales era diametralmente opuesta a la organización de mando casi dictatorial en la marina mercante y en la Armada Real. Sobre la base de los valores de las clases y las cubiertas más bajas (la colectividad, el antiautoritarismo y el igualitarismo) los piratas materializaron, a través de su orden social, tendencias que se habían generado, y a su vez reprimido, dialécticamente en el curso normal del trabajo alienado y la vida en el mar. Estas muestras de vida florecieron a la sombra de la muerte, porque si los peligros que afrontaba el marinero común eran extremos, los que rodeaban al pirata, en la batalla, en prisión o en la horca amenazaban con ser aún peores. Miraron a la cara a esta lúgubre realidad y se rieron.

\*\*\*

A cinco mil millas de Londres, una banda de piratas sentada entre los rojos manglares de una isla desierta frente a la costa del sudeste de Cuba, reflexiona sobre la vida, la muerte, la justicia y el sistema jurídico inglés. Es 1722. Los piratas que acompañan al capitán Thomas Anstis se habían retirado a la isla para vivir lo que llamaban «la vida cimarrona». Esperaban que el rey Jorge II les perdonara sus piraterías, que eran muchas, y hasta le habían escrito una solicitud a tal propósito. Ahora se recostarían a esperar una respuesta por medio de algún comerciante jamaicano mientras subsistían a base de tortuga y se divertían lo mejor que sabían. Hacían lo que los marineros solían hacer para pasar las largas y tediosas horas en el mar: bailar, cantar, contar historias y representar obras de teatro.<sup>10</sup>

Una de sus obras favoritas era «Simulacro de Judicatura para juzgarse unos a otros por Piratería». Creaban un *dramatis personae* y asignaban los personajes. Se elegía un pirata para ser el juez que llevara el caso, otro para el fiscal que se haría cargo de la acusación, unos eran los oficiales y el personal del juzgado, otros conformaban el jurado y, por último, otros tantos,

<sup>10</sup> *History of Pyrates...*, p. 292.

eran los acusados. Improvisaban con disfraces, accesorios y escenarios. A falta de una túnica negra, el juez «se colgaba una sucia Lona alquitranada por encima de los Hombros». A falta de peluca, se colocaba un gorro de hilos en la cabeza. Se ponía «un gran Par de Anteojos sobre la Nariz» y se subía a un árbol para contemplar el proceso desde una posición elevada. Revoloteando por debajo de él había «numerosos Oficiales que le asistían», que utilizaban cómicamente herramientas del barco, «Cuervos, Espeques y demás en lugar de Bastones, Báculos y similares». «Los Criminales no tardaban en salir», probablemente encadenados, «haciendo miles de Muecas amargas» mientras entraban en la sala de audiencias a cielo abierto. El fiscal «presentaba los Cargos contra ellos». Su discurso, como el de todos los demás, era «muy lacónico», y todo el procedimiento «conciso». Parece ser que representaban la obra varias veces, cambiando los papeles para que «el que un Día era el Criminal, otro día fuera el Juez».<sup>11</sup>

Desde el Caribe hasta Londres llegó la noticia de la representación a oídos del capitán Charles Johnson, quien lo incluyó en *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, cuyo primer volumen se publicó en 1724. Escribió: «Me llegó un Relato de uno de estos felices Juicios, y como parecía divertido, quise darle a los Lectores una breve Crónica del mismo». No se sabe si el relato que le «llegó» a Johnson fue escrito u oral, aunque lo más probable es que fuera una historia detallada de algún miembro de la tripulación de Anstis que estuviera en la isla, alguien que hubiera escapado al correspondiente naufragio y captura y que hubiera regresado en secreto a Inglaterra en octubre de 1723. Johnson admitió que conocía a dos integrantes de la tripulación, quienes, según explicó: «Me abstengo de nombrar porque comprendo que a día de hoy ejercerán alguna Vocación honesta» en Londres. Johnson, que está ampliamente considerado como un cronista fiable, insistía en la autenticidad de la representación: «Este es el Juicio tal como me fue relatado; la Idea de que yo lo exponga es solo para mostrar cómo estos Tipos bromean con cosas, cuyo Temor y Espanto, deberían hacerlos temblar». Eso es precisamente lo que hace que la representación sea tan valiosa para nuestro propósito: muestra la capacidad de los piratas de reírse ante la presencia de su propia muerte.

<sup>11</sup> El gorro estaba hecho de hilos de lana o de cáñamo, como los que se utilizan para fabricar una fregona. Un cuervo era un ancla de garra o de paraguas. El espeque era una palanca de madera utilizada para mover el molinete o el cabrestante.



**FIGURA 13:**

El simulacro de juicio realizado por la tripulación de Thomas Anstis; capitán Charles Johnson, *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates*, Londres, 1724.

La obra comienza y la sala de audiencias vuelve al orden.

Fiscal: Con la venia, Señoría y señores del jurado, aquí tienen a un Individuo que es un triste Perro, un triste Perro, y espero humildemente que su Señoría ordene que se le cuelgue para acabar con su Destino inmediatamente. Ha cometido Piratería en Alta mar, y probaremos, con la venia de su Señoría, que este Individuo, este triste Perro que tiene ante sí, ha escapado de mil Tormentas, es más, ha llegado a tierra sano y salvo cuando su Barco ha naufragado, lo cual es una señal certera de que no ha nacido para morir ahogado; sin embargo, al no tener Miedo de ver la Horca ante sus Ojos, siguió robando y asaltando a Hombres, Mujeres y Niños, saqueando Mercancía de los Barcos a proa y a popa, quemando y hundiendo Naves, Barcas y Botes, como si el Diablo se hubiera apoderado de él. Pero esto no es todo, Señor, ha cometido



Villanías peores que todas estas, probaremos que ha sido culpable de beber Cerveza muy suave, y su Señoría sabe que nunca hubo un tipo sobrio que no fuera un Bribón. Señor, yo habría hablado con mucha más finura de lo que lo hago ahora, pero como sabe su Señoría el Ron se ha agotado, y cómo debería hablar un hombre en buena Ley que no haya bebido un Trago. Sin embargo, espero su Señoría ordene que el Individuo sea ahorcado.

Juez: Escúcheme, Señor, Perro piojoso y de mal aspecto, ¿qué tiene que decir por lo que no debería ser colgado inmediatamente, y puesto a secar al Sol como un Cuervo asustado? ¿Es usted culpable o inocente?

Prisionero: Inocente, su Señoría.

Juez: ¡Inocente! Dígalo de nuevo, Señor, y le mandaré ahorcar sin ningún Juicio.

Prisionero: Su Señoría, mi Señor, soy un pobre Tipo tan honesto como cualquiera que alguna vez estuviera entre la Proa y la Popa de un Barco, y sé maniobrar, virar y juntar dos Cabos de una Cuerda, igual que Aquel que alguna vez cruzó el Agua salada; pero fui capturado por un tal George Bradley [nombre de quien se sentó como Juez] un notable Pirata, un triste Bribón como el que alguna vez fue descolgado, y él me forzó, su Señoría.

Juez: Respóndame, Señor, ¿cómo será usted juzgado?

Prisionero: Por Dios y por mi País.

Juez: Será por el Diablo. ¿Por qué entonces, señorías del Jurado, creo que no tenemos nada que hacer más que proceder al Juicio?

Fiscal: Correcto, Señor; porque si se le permite hablar al Individuo, podría exculparse a sí mismo, y eso sería una Afrenta a la Corte.

Prisionero: Ruego, Señor, espero que su Señoría considere...

Juez: ¡Considere!, ¿cómo se atreve a hablar de consideración? Señor, Señor, nunca he considerado [nada] en toda mi Vida. Haré que sea Traición considerar.

Prisionero: Pero espero que su Señoría escuche mis razones.

Juez: ¿Escucha cómo parlotea el Sinvergüenza? ¿Qué tenemos que ver con la Razón? Quiero que sepa, Bribón, que no nos sentamos aquí para escuchar a la Razón; vamos de acuerdo a la Ley. ¿Está lista nuestra cena?

Fiscal: Sí, Señor.

Juez: Entonces escuche, Bribón de la Barra, escúcheme, Señor, escuche. Debe sufrir por tres Motivos: Primero, porque no es apropiado que yo me sienta aquí como Juez, y que ningún Cuerpo sea colgado. Segundo, usted debe ser ahorcado, porque tiene una maldita pinta de ahorcado. Y tercero, debe ser ahorcado porque tengo hambre; porque sabe, Señor,

que es Costumbre que siempre que la Cena del Juez está lista antes de que el Juicio haya terminado, el Prisionero debe ser ahorcado, por Supuesto. Esa es la ley para usted, Perro. Así que lléveselo, Carcelero.

Sin duda, la escena se disuelve en la hilaridad, que es por supuesto el objetivo del humor en torno a la horca; los piratas se imaginaban su propia muerte y encontraban comedia en ello, en otras palabras, mostraban la terquedad creativa de la vida frente a la extinción. No estaban reflexionando sobre una propuesta abstracta. Desde 1717 los juicios de exhibición de los ladrones del mar tenían lugar cada vez con más frecuencia y en 1722 decenas de quienes navegaban bajo la bandera negra habían sido ya «arrojados a la eternidad». Sus cuerpos en descomposición adornaban la entrada a los puertos de todo el Atlántico. No sabemos si alguno de los miembros de la tripulación de Anstis había asistido o había sido procesado en alguno de estos juicios anteriores, pero sí sabemos al menos que las historias de los juicios se habían difundido. Además, los piratas, como marineros, podrían haber tenido experiencia en salas de audiencias como acusados o testigos, en disputas por salarios, desertiones, rescates o motines. En cualquier caso, los piratas sabían exactamente lo que querían parodiar. Primero y más importante, su objetivo era el sistema jurídico inglés: el juez, el fiscal, la propia ley y el sistema de clases que representaban. Pero los piratas también se reservaban unas palabras profanas, de humor, para otros: las personas sobrias, Dios, la nación e incluso ellos mismos.

El objetivo fundamental de la obra era exponer —y satirizar— el orgullo inglés, su sistema jurídico, la encarnación y la protección de la libertad, que como muestran los piratas era una máquina de muerte; hasta en 12 ocasiones se hace referencia a los ahorcamientos en un diálogo breve. La relación fundamental de clase se da entre el juez altanero y pretencioso y el pobre y *honesto* marinero que está acusado de piratería. El juez es tan poderoso como para prescindir completamente del juicio, tan arrogante como para negarse a escuchar las razones, tan arbitrario como para ahorcar a alguien sin motivo aparente, y tan glotón como para anteponer su siguiente comida a la vida de alguien. El pobre pirata es despojado de su voz, como explica el fiscal: «Correcto, Señor; porque si se le permite hablar al Individuo, podría exculparse a sí mismo, y eso sería una Afrenta a la Corte». El ahorcamiento es por lo

tanto una conclusión anticipada, producto de un sesgo de clase vulgar y sin motivos. El juez entona solemnemente: «No es apropiado que me sienta aquí como Juez y Nadie sea ahorcado». Ese es el propósito del sistema. «Así que lléveselo, Carcelero». Los roles se han invertido y el mundo se ha vuelto un lugar confuso. El juez es ahora el criminal.

Los actores también hacen burla del tipo sobrio, encorsetado y respetable que solo bebe «una cerveza muy suave» y por lo tanto genera grandes sospechas en la sociedad pirata. Juegan con el dicho popular sobre el destino de clase: «Quien nace para ser ahorcado, no teme morir ahogado». Se burlan del pirata que parece pensar que la devoción por la religión y la nación pueden traerle justicia. Con ingenuas esperanzas, pide ser jugado «Por Dios y por mi País». Ridiculizan a quien suplica, llamándolo «triste, triste perro». Pero van más allá, muestran que saben lo que harían si un día se encontraran en un juzgado. Uno tras otro, harían como hace aquí el pobre prisionero; es decir, defender que eran «hombres forzados». George Bradley «me forzó, su Señoría». Pero la mayoría de ellos serían ahorcados igualmente.

Y efectivamente así era. Un número considerable de los hombres de la isla imaginaban sus muertes correctamente. Seis miembros de la tripulación de Anstis, incluido su líder, John Fenn, que tenía una sola mano, fueron ahorcados en Antigua en mayo de 1723. Una cifra desconocida, quizás hasta una docena, fueron ejecutados en Curaçao, el mismo mes y el mismo año. Y el mes siguiente, dos más fueron «colgados inmediatamente» en Bermudas. Uno de ellos, al parecer, era George Bradley, el mismo hombre que interpretaba al juez despiadado en la representación de los piratas, el mismo que repartió la muerte, sin duda entre acaloradas y burlonas risas de sus compañeros. Cabe preguntarse si pensó en aquello para reunir fuerzas mientras estaba en la horca en Bermudas en junio de 1723. Habría sabido que su cuerpo sería colgado de las cadenas en el puerto como advertencia a los marineros. Habría sabido que al final, «sería puesto a secar al Sol como un Cuervo asustado».<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Gobernador John Hope al Consejo de Comercio y Plantaciones, 14 de enero de 1724, CO 37/11, f. 37; gobernador John Hart al Consejo de Comercio y Plantaciones, 25 de marzo de 1724, *CSPC*, ítem 102, vol. 34 (1724-1725), p. 72.

Los piratas también utilizaban las salas de audiencia reales para expresar con humor su mortífera situación. Job Bayley, al afrontar la muerte por piratería en una sala de juicios de Charleston en 1718, fue preguntado por el fiscal de Carolina del Sur, por qué él y sus compañeros filibusteros se habían enfrentado al coronel William Rhett y a las naves enviadas por el gobierno contra ellos. Seguramente Bayley arrancó una risotada de quienes asistieran al juicio cuando respondió: «Pensamos que eran piratas». Al juez no le hizo gracia y ordenó que fuera colgado del cuello hasta que estuviera «muerto, muerto, muerto».<sup>13</sup>

Otro pirata con sentido del humor era John Walden. Navegó con Black Bart Roberts, sus compañeros piratas le llamaban «Miss Nanny», «se supone que irónicamente por su Duro Temperamento». En 1722, cuando capturaron un barco en la costa de África occidental y una banda de piratas empezó a levar anclas, Walden cortó rápidamente el cable y preguntó, ¿por qué molestarse «en hacer esfuerzos en un día caluroso»? Volviéndose al capitán del barco mercante, Walden explicó: «Hay más Anclas en Londres, y además, vuestro barco va a arder». Casualmente, una bala de cañón le arrancó una pierna al «valiente y atrevido» Walden durante el enfrentamiento en el que él y sus camaradas fueron capturados. Sabía que iba a ser ahorcado, pero sin embargo se mostró «impávido» durante el juicio, más preocupado por descansar el muñón de su pierna que por responder a las preguntas del tribunal o por defenderse. Cuando el juez le preguntó qué habría hecho si hubiera visto que la fragata era un barco mercante fácil de capturar, Walden le respondió con un humor desafiante: «No sé lo que habría hecho». Fue ahorcado con otros 51 piratas.<sup>14</sup>

Quizás el mejor ejemplo de la actitud profana, sediciosa y cómica de los piratas hacia el gobierno británico y puede que todos los gobiernos, llegó en 1721 cuando Philip Lyne y su tripulación, bastante ruda, capturaron en Boston un barco con comandante. Mientras saqueaban la embarcación, los filibusteros se toparon con copias de documentos oficiales, correspondencia que implicaba a lores del Almirantazgo. Rápidamente le dieron un buen uso a esos papeles: «Los piratas se limpiaron el trasero» con ellos, añadiendo, para mayor desprecio, «que eran los lores del Mar».<sup>15</sup>

<sup>13</sup> *Tryals of Bonnet...*, p. 15.

<sup>14</sup> *History of Pyrates...*, pp. 231, 269-271.

<sup>15</sup> Citado en Peter Earle, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen, 2003, p. 170.

Los piratas se burlaban no solo del gobierno, sino también de las prácticas del mercado y de la sociedad comercial, como demuestra otro tipo de representación que el capitán George Lowther y su tripulación llevaron a cabo en junio de 1721. Al encontrarse con un barco francés en la costa occidental de La Española, rápidamente disfrazaron su propia nave, escondiendo la Jolly Roger, sus sables y sus pistolas y enviando a multitud de piratas a las cubiertas inferiores, en resumen, haciendo todo lo posible para que pareciera un barco mercante en faena. Escondiendo su identidad (y sus armas), enviaron a una parte a bordo del barco francés, como era costumbre, para presentarse y fraternizar, intercambiar noticias y hacer negocios. John Massey, vestido con delicadeza como un comerciante, iba al frente. Empezó a pasearse alrededor de las cubiertas del barco francés, inspeccionando el brandy, el vino, las cretonas y otras mercancías. «Preguntó el precio de una Cosa y luego de otra, ofreciendo Dinero por la mayor parte de la Mercancía». Una vez evaluada la situación y tras haber decidido exactamente lo que quería, se volvió al capitán francés y le «susurró un Secreto» al oído: «Han de traerlo todo sin Dinero». El capitán francés, sin sospecharlo, seguramente se quedó anonadado, pero «en ese instante entendió lo que quería Decir», seguramente en el mismo momento en que el resto de los piratas sacaron sus pistolas para ejecutar los términos del acuerdo sugerido. El pobre capitán «aceptó el Trato a regañadientes». Los piratas, seguramente entre risas, procedieron a cargar 30 toneles de brandy, cinco pipas de vino, tejidos y «otros bienes valiosos». Pensando que quizás el capitán había recibido un trato injusto, Lowther hizo un gesto de despedida: «Generosamente le devolvió cinco Libras al Comandante francés por su Civismo». Para mercaderes y capitanes era de un humor cruel, pero para los piratas, que habían sufrido abusos frecuentes por parte de estas figuras cuando eran marineros rasos, se trataba de un cómico momento de venganza.<sup>16</sup>

Durante mucho tiempo ha existido el tópico entre quienes se han dedicado a la historia de que casi todos los piratas lograban escapar de sus crímenes con el botín y sus vidas a salvo.<sup>17</sup> Sin embargo, aunque

<sup>16</sup> *History of Pyrates...*, p. 308.

<sup>17</sup> Véase, por ejemplo, Charles Grey, *Pirates of the Eastern Seas, 1618-1723: A Lurid Page of History*, George MacMunn, 1933 (reedición: Port Washington (NY), Kennikat Press, 1971), p. 16; Patrick Pringle's *Jolly Roger*, Nueva York, Norton, 1953, p. 104; Richards, *Black Bart...*, p. 17; y Hugh F. Rankin, *The Golden Age of Piracy*, Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1969, pp. 22-23.

puede que fuera cierto durante los siglos XVI y XVII, cuando Inglaterra, Francia y Países Bajos apoyaban o toleraban ataques piratas contra España, es falso para el periodo que aquí nos ocupa, cuando las cifras de piratas ahorcados resultaron extraordinarias según cualquier criterio. En una época en la que la misericordia y los indultos reales solían conmutar las penas de muerte por sentencias menores, sobre todo por alguna forma de trabajo forzado (después de la Transportation Act de 1718), era raro que los piratas vieran reducidas sus condenas; muy al contrario, eran ahorcados en grandes cifras y elevados porcentajes.<sup>18</sup> Entre 1716 y 1726, no menos de 418 fueron ahorcados y en realidad el número real probablemente fuera entre un tercio y un 50 % mayor. Esto quiere decir que casi uno de cada diez piratas conocieron su final en la horca, una mayor proporción que la de muchos otros grupos de condenados capitales, e inmensamente mayor de lo que la mayoría de profesionales de la historia han creído durante mucho tiempo. Si sumamos los muchos cientos de piratas que fallecieron en batalla, en prisión, por suicidio, por enfermedades o por accidentes, parece que al menos uno de cada cuatro murió o fue asesinado, y esta cifra podría ascender casi hasta uno de cada dos. Por lo tanto, la muerte prematura era el destino de los piratas, indudablemente la suya no era una profesión romántica. Cotton Mather escribió que «la mayoría de [piratas] parecía no tener Intención de Regresar de sus Perversos Derroteros». El gobernador de Antigua, Walter Hamilton, vio que muchos piratas «parecían dispuestos a vivir y morir por y para su Vocación, fuera cual fuera su Destino». El capitán Charles Johnson explicó que la mayoría de piratas no vivían lo suficiente para disfrutar de ninguna de las riquezas que pudieran haber saqueado. La campaña estatal de exterminio contra ellos era visible a ojos de cualquier marinero que navegara por cualquier ciudad portuaria en aquellos años: desde algún lugar prominente colgaba el cadáver de quien había navegado bajo la bandera negra, mientras los cuervos picoteaban la carne podrida y los huesos decolorados.<sup>19</sup>

<sup>18</sup> J. M. Beattie, *Crime and the Courts in England, 1660-1800*, Princeton (NJ), Princeton University Press, 1986; A. Roger Ekirch, *Bound for America: The Transportation of British Convicts to the Colonies, 1718- 1775*, Nueva York, Oxford University Press, 1987.

<sup>19</sup> Gobernador Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 3 de octubre de 1720; Cotton Mather, *Useful Remarks: An Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men: A Sermon on the Tragical End, unto which the Way of Twenty-Six Pirates Brought*

La omnipresencia de la muerte, el impulso apocalíptico, la creencia heterodoxa, el humor sobre la horca y la centralidad de todo ello en la conciencia y la cultura pirata se manifiesta en su simbolismo, especialmente en el emblema pirata más conocido de esta era y de cualquier otra, la celeberrima bandera negra a la que llamaban Old Roger o Jolly Roger. Un aspecto que merece la pena destacar es la importancia de las banderas en el mundo marítimo de principios del siglo XVIII. Una sorprendente gama de banderas, colores, estandartes, banderas de proa y pancartas, sobre todo aquellas que indicaban la nación y el imperio, eran el medio de comunicación más importante entre las embarcaciones marítimas de cualquier tipo. Eran, al nivel más básico, marcas de propiedad y poder soberano de las naciones en zonas oceánicas de tremenda incertidumbre. Los piratas desafiaban doblemente la lógica nacionalista de esta situación. En primer lugar, organizándose como «marginados de todas las naciones» (mezclando marineros de todos los países, como decíamos antes) y, en segundo lugar, atacando embarcaciones independientemente de la bandera que ondeara del mástil principal, haciendo que cualquier nación y su flota fueran presas por igual. Cualquier barco pirata que se precie tenía un lote completo de banderas nacionales con las que confundir a posibles presas marítimas e incluso a buques de la Marina que quisieran perseguirlos. Pero cuando los piratas crearon su propia bandera, como hicieron por primera vez a principios del siglo XVIII, hicieron una nueva declaración: utilizarían los colores para simbolizar la solidaridad de una banda de forajidos proletarios, miles de personas fuertes y autoorganizadas con audacia, en violenta oposición a los todopoderosos Estados nación de la época. Al navegar bajo la calavera y las tibias cruzadas, se presentaban como «Villanos de todas las naciones».

La creación colectiva y la afirmación de la bandera negra, como analizamos brevemente en el capítulo 4, estaba ligada a un ritual en el barco pirata. En el momento fundacional, tras un motín o cuando la tripulación de una nave superpoblada se dividía y formaba un nuevo barco pirata, la tripulación se reunía en un concilio para elegir a su capitán, redactar sus estatutos y declararse fieles a los demás y a su bandera, todo ello con

---

*Them; At New Port on Rhode-Island, July 19, 1723*, New London (CN), 1723, p. 42; *History of Pyrates...*, p. 35. Al acumular pruebas fragmentadas sobre los piratas y su destino, he descubierto que otros 600, como mínimo, murieron o fueron asesinados.

regocijo, festividad, comida, bebida y el disparo de los cañones. Un grupo de piratas «solía decir [de su bandera negra] que vivirían y morirían bajo ella» y muchos otros, como hemos visto al comienzo de este capítulo, estaban de acuerdo. Al igual que Francis Spriggs y su tripulación, juraron no permitir nunca que la *Jolly Roger* se arriara. Quienes fueron dominados y capturados por la fuerza intentaron arrojar sus colores por la borda para mantenerlos a salvo de las manos de las autoridades.<sup>20</sup>

Las descripciones contemporáneas sugieren que la *Jolly Roger* era similar de un barco a otro. Aquí hay algunos ejemplos. Los piratas a bordo del *Revenge* [Venganza] (capitaneado por Charles Martel) en 1716 «dejaron ondear sus Banderas de proa, Pabellón nacional y Gallardete, en los que constaba la Figura de un Hombre, con una Espada en la Mano y un Reloj de Arena ante él, con una Calavera y unas Tibias. En la Bandera de proa y el Gallardete solo estaban la Calavera y los Huesos». Cuando los filibusteros que habían navegado con el capitán John Phillips fueron ahorcados en Boston en 1724, las autoridades colocaron en uno de los extremos de la horca «su propia Bandera oscura, en medio de la cual [constaba] la Anatomía, y a un lado de la misma un Dardo en un Corazón, con Gotas de Sangre que manaban de él; en el otro lado un Reloj de Arena, un lúgubre espectáculo». El capitán Richard Hawkins, a quien ya hemos conocido, escribió en 1724 que la tripulación de Spriggs «alzó la *Jolly Roger* (ya que así llamaban al Pabellón nacional en Medio del cual había un gran Esqueleto blanco, con un Dardo en una Mano, clavado en un Corazón Sangrante, y en la otra mano un Reloj de Arena)».<sup>21</sup>

El simbolismo básico de la bandera era bastante claro. Los símbolos de los piratas eran intencionados (muerte, violencia y tiempo limitado) para aterrorizar a sus presas, para decirles inequívocamente a los comerciantes que tenían poco tiempo, que debían rendirse de inmediato o sufrirían una muerte sanguinaria. La idea era intimidar a la tripulación del barco al que atacaban para no tener que defender su embarcación. Cinco hombres que se amotinaron y capturaron un barco en 1721 «navegaron por la Costa» de África occidental, «haciendo que la Bandera

<sup>20</sup> *New-England Courant*, 22 de julio de 1723; *History of Pyrates...*, p. 302.

<sup>21</sup> Boyer, *Political State...*, vol. 28, p. 152. Ocasionalmente, los piratas también utilizaban banderas rojas o «sanguinarias».



negra, como decían alegremente, fuera tan buena como 50 hombres más, es decir, que imprimiera el mismo Terror». Sabían de qué hablaban, como atestiguan muchos capitanes de barcos mercantes al narrar su captura a manos de los piratas (véase el capítulo 1). Los marineros sabían que si se resistían y luego eran vencidos, seguramente serían torturados y asesinados con el fin de darles una lección, a ellos y a otros marineros. Cuando una nave de origen e intenciones desconocidas se acercaba a un buque mercante y terminaba izando la Jolly Roger del mástil principal, era un momento escalofriante, un instante de terror que todo el mundo comprendía.

La bandera pirata también trasladaba un segundo conjunto de significados, un análisis sobre la vida y la muerte en el mar en aquel tiempo. Todos los símbolos elegidos sobre el color negro tenían sus raíces en las culturas cristianas de las que procedían la mayoría de los piratas. Y aunque tanto marineros como filibusteros eran bastante irreligiosos (como los reverendos no dejaban de señalar en sus sermones en la horca), aun así jugaban con estos símbolos devotos, se apoyaban en su poder, los manipulaban, los invertían y les otorgaban nuevos significados derivados de su propia experiencia marítima. Si la Jolly Roger simbolizaba al pirata como depredador, simultánea y elocuentemente representaba a su vez la propia conciencia del pirata como presa.

Los piratas no inventaron sus símbolos. Todos eran comunes en el arte lapidario de finales del siglo XVII y principios del siglo XVIII. La calavera, las tibias cruzadas, el esqueleto, el reloj de arena, el dardo y hasta el color negro sugerían, en la cosmovisión cristiana, la mortalidad, lo transitorio de la vida y el rápido paso del tiempo. El esqueleto, que aparentemente fue asimilado por la iconografía cristiana de la pagana, representaba al todopoderoso «Rey de la Muerte», el «Lúgubre Verdugo» o el «Padre Tiempo» que se representaba con una espada (o más frecuentemente una guadaña) y un reloj de arena.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Para un resumen del arte lapidario de Nueva Inglaterra y sus antecedentes ingleses, véase Allen I. Ludwig, *Graven Images: New England Stonecarving and Its Symbols, 1650-1815*, Middletown (CN), Wesleyan University Press, 1966.

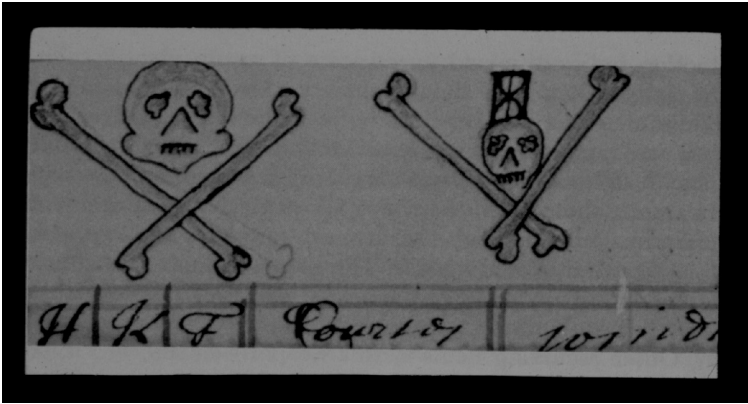


FIGURA 14:

Calaveras dibujadas en el cuaderno de bitácora del capitán Jacob Bevan; Jacob Bevan, «A Voyage to St. Jago», Sloane MS 854, f. 166, cortesía de la British Library.

Los piratas aportaron su propio toque profano a estos símbolos religiosos. Una sutil forma de hacerlo era eliminar las alas que solían aparecer en la calavera supuestamente destinadas a transportar el alma del difunto al cielo. Los piratas, como hemos visto antes, anunciaban un destino diferente y, de hecho, cargaban su bandera de implicaciones Satánicas, y la llamaban no solo Jolly Roger sino también Old Roger, que era un nombre popular del diablo. El esqueleto o la anatomía en la bandera pirata era, en uno de los significados figurativos de la época, una representación del propio diablo. Por lo tanto, una Jolly Roger era un diablo feliz y algo más; un «*roger*» en la jerga del submundo urbano del siglo XVIII era «la verga de un hombre» (el pene), y «*to roger*» era copular, lo que quiere decir que la Jolly Roger también era un falo feliz. Así, la vida es la sombra de la muerte y Eros sigue a su gemelo, Tánatos. Los piratas bromeaban con el miedo y el terror, con la propia muerte.<sup>23</sup>

La cabeza de la muerte tenía un significado especial para la gente del mar, porque los capitanes de barco la utilizaban «como una nota al margen en sus apuntes para indicar el registro de una muerte».<sup>24</sup> La calavera

<sup>23</sup> Capitán Francis Grose, *A Classical Dictionary of the Vulgar Tongue*, Eric Partridge, 1785 (reedición: Nueva York, Dorset Press, 1992); para «*roger*» y «*to roger*», véase p. 289.

<sup>24</sup> S. Charles Hill, «Episodes of Piracy in Eastern Waters», *Indian Antiquary*, núm. 49, 1920, p. 37.

y las tibias cruzadas dibujadas en el cuaderno de bitácora del capitán eran una de las pocas marcas duraderas del marinero común que perecía en el mar, cuyo cadáver se envolvía rápidamente en una vieja vela de lona y se arrojaba por la borda para que se convirtiera en «comida para los peces de las profundidades». La «anatomía» tenía un significado social similar: expresaba en este periodo «un ser vivo reducido a “piel y huesos”, una criatura marchita o demacrada, un “esqueleto andante”, la «forma marchita sin vida» del ser humano, que es, como hemos visto, precisamente lo que muchos marineros, a quienes se les negaban sistemáticamente «las necesidades de la vida», consideraban ser. Al vivir como vivieron a bordo de un régimen de disciplina dura y a veces brutal, de comida insuficiente y por lo tanto muerte frecuente y a menudo evitable, los marineros que se hacían piratas colocaron los símbolos de la muerte, la violencia y el tiempo transitorio en su bandera. Los marineros comunes escapaban así de un sistema mortífero y señalaban la ocasión, con ironía y humor, colocando el símbolo del «Rey Muerte» en su bandera.<sup>25</sup>

Antes, durante y después de su muerte, estos piratas les decían a sus respetables contemporáneos: temas lo que temas —la violencia, la destrucción, el demonio, la muerte— eso es lo que somos. Lo abrazamos. Somos el otro. Somos vuestra pesadilla. Nos habéis vuelto horribles y os arrojamamos ese horror a vuestra cara. La cultura pirata era profundamente profana y blasfema. Todo lo que hacían los piratas reflejaba su profunda alienación de la mayoría de aspectos de la sociedad europea. A diferencia de las generaciones de piratas que les precedieron, quienes se hacían llamar corsarios (en realidad cualquier cosa *menos* piratas, por miedo a la pena de muerte que no tardó en asociarse a la palabra); los filibusteros de principios del siglo XVIII decían: «Sí, somos criminales, somos piratas, somos esa palabra». Dos hombres en la horca en 1718 gritaron «que la Vida Pirata sea la única Vida para el Hombre de Espíritu». «Dejadnos vivir mientras podamos», dijo otro. «Una Vida feliz y breve» era uno de sus lemas.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Snelgrave, *New Account...*, p. 236.

<sup>26</sup> *History of Pyrates...*, pp. 628, 244. Véase Robert C. Ritchie, *Captain Kidd and the War against the Pirates*, Cambridge (MA), Harvard University Press, 1986, pp. 232-237. Cuando presenté este capítulo en el Seminario de Historia Comparada en la Universidad de Cornell en enero de 2003, Ray Craib respondió a este párrafo preguntando si la cultura pirata podría tener un toque de Sid Vicious. Jeff Cowie se preguntaba si no sería mejor analogía la de Niggaz with Attitude (NWA). Ambos tenían razón.

Esto lo decían con humor, pero también lo decían con rabia. Cuando en 1718 se le pidió a un pirata que se arrepintiera antes de su ejecución en la horca respondió: sí, «me arrepiento de corazón, me arrepiento de no haber hecho más Diabluras y de no haberles cortado el Cuello a quienes nos capturaron y [dirigiéndose a las autoridades], siento muchísimo que vosotros no estéis también colgados como nosotros». Otro pirata que estaba junto a él en la horca gritó, «Yo también», «Y yo», añadió un tercero. Todos «se apagaron, sin hacer ningún otro discurso de muerte». Obsérvese que, en este caso, el último deseo de los tres piratas no era el intercambio de lugares, ni la ejecución de los miembros de la clase dirigente colonial que presidían la lúgubre ocasión, tampoco su propia salvación, sino la destrucción por ahogamiento de todos ellos. Parece ser que algunos piratas querían que el barco se hundiera con todo el mundo a bordo.<sup>27</sup>

Sin embargo, el significado más profundo de la piratería se reveló cuando en febrero de 1722 la Marina Real capturó los dos barcos de Black Bart Roberts en la costa de África occidental, después de que los miembros de la tripulación intentaran volar el barco e «irse todos juntos al Infierno felizmente». Sabiendo que su destino era la horca y queriendo proteger la Jolly Roger, los piratas a bordo de uno de los barcos arrojaron los colores «por la borda, para que no se alzaran en el Juicio, ni se exhibieran como Triunfo sobre ellos» en la horca. Los piratas a bordo del otro barco no lograron arrojar la bandera por la borda y, de hecho, fue capturada por los oficiales de Marina del Swallow [Golon-drina], por lo que finalmente figuró en la horca que se construyó en el castillo de la Costa del Cabo, la infame factoría de comercio esclavista donde 52 integrantes de la tripulación de Roberts encontraron su final un mes después. Esta bandera en particular «tenía la Figura de un Esqueleto y un Hombre representado con una Espada flameante en la Mano, lo que indicaba un Desafío a la propia Muerte».<sup>28</sup> Este era el significado de la Jolly Roger, y quizás de la piratería en general: un desafío a la propia muerte.

<sup>27</sup> *History of Pyrates...*, pp. 43. 28. *Ibidem*, pp. 245, 240.

<sup>28</sup> *Ibidem*, pp. 245, 240.



## Conclusión

# Sangre y oro

En su fase final la guerra se volvió salvaje. A medida que capitanes de la Marina y los verdugos mataban a más y más piratas, quienes seguían siéndolo se volvieron en gran medida más furiosos, más violentos y más crueles. El terror dialéctico con el que he empezado este libro alcanzó un clímax de matanza. La tercera y última fase en la historia de los piratas de principios del siglo XVIII comienza con la derrota y el ahorcamiento masivo de quienes acompañaban a Bartholomew Roberts en el castillo de la Costa del Cabo en 1722 y termina con la erradicación casi total de los robos en el mar en 1726. La edad de oro se había vuelto carmesí.<sup>1</sup>

Si Bartholomew Roberts, que asumió la responsabilidad de la «distribución de justicia», fue la figura definitoria del periodo entre 1718 y 1722, la fase siguiente estuvo representada de forma bastante diferente por la capitania de Ned Low, quien, tras Roberts, seguramente capturó más embarcaciones que ningún otro comandante pirata. Low había trabajado como marino mercante en Londres, como mecánico en Boston y como cortador de madera de campeche en Honduras. A finales de 1721, lideró un motín a bordo de una pequeña nave dando inicio a un reinado de terror que duraría cuatro años. En marzo de 1724, el gobernador John Hart de Antigua ofreció un vivo relato de Low y sus sanguinarias acciones en una carta al Consejo de Comercio y Plantaciones.

---

<sup>1</sup> Hugh Rankin apunta que «cuantos más piratas se capturaban y se ahorcaban, más crueles se volvían quienes se mantenían con vida». Véase su *Golden Age of Piracy*, Nueva York, Holt, Rinehart and Winston, 1969, p. 146.

Primero apuntó el aislamiento de Low, que resulta importante para comprender sus acciones: «No he oído que haya ningún otro pirata, a excepción de un barco comandado por un [tal] Low con cerca de 50 piratas en su tripulación». Contaba que una parte de la tripulación de Low había sido capturada recientemente por el capitán Humphrey Orme, a bordo del navío de Su Majestad Winchelsea, llevada a Antigua y ahorcada. Continuaba diciendo que el propio segundo de a bordo de Low, Nicholas Lewis:

Había ofrecido una terrible relación de su temperamento bárbaro y sediento de sangre, y que concretamente en las islas de la bahía de Honduras había asesinado a 45 españoles a sangre fría hacía cerca de 12 meses y que, un tiempo antes, había tomado un barco portugués que volvía a casa desde Brasil; cuyo Comandante había colgado una bolsa con 11.000 moidores de oro por la ventana de su camarote y en cuanto fue tomado por dicho Low, cortó la cuerda y dejó que cayeran al mar; por lo que Low le cortó los labios a este Patrón y los quemó delante de él, a continuación asesinó a toda la tripulación, compuesta por 32 personas.

Solo para estar seguro de que sus señorías no pensarán que Low actuaba por entusiasmo nacional o de carácter protestante contra enemigos católicos españoles o portugueses, Hart añadía: «Este Low también es famoso por su crueldad incluso hacia sujetos de la nación británica». Concluía diciendo que «nunca un monstruo mayor infestó los mares» y que debería emitirse una proclama especial «que ofreciera una generosa recompensa a quien lo entregara vivo o muerto».<sup>2</sup> La proclama especial resultó innecesaria, ya que la tripulación de Low se levantó contra él.

<sup>2</sup> Gobernador John Hart al Consejo de Comercio y Plantaciones, 25 de marzo de 1724, *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM, consultoría de edición Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby y Mandy Banton, Londres, Routledge, publicado en colaboración con la Oficina de Registro Público, 2000, ítem 102, vol. 34 (1724 1721), p. 72. Véase también Capitán Charles Johnson, *A General History of the Pyrates*, Manuel Schonhorn, 1724, 1728 (reedición: Columbia (SC), University of South Carolina Press, 1972), pp. 323-327 (citado en lo sucesivo como *History of Pyrates...*) [ed. cast.: *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, trad. por Francisco Torres Oliver, Madrid, Valdemar, 2005]; Abel Boyer, *The Political State of Great Britain*, Londres, 1711-1740, vol. 27, p. 616, donde se repite una de las acusaciones de Hart: Low «también era conocido por sus Crueldades incluso a los Sujetos Británicos que caían en sus Manos».

En la época de la carta de Hart, Francis Spriggs y otros le abandonaron «por la Barbarie con la que trataba a quienes capturaba». Pero algunos permanecieron con él, navegando, dejando tras de sí una estela sanguinaria hasta que también se revelaron, arrojando a Low y a sus partidarios más cercanos en un bote sin provisiones, abandonados a su suerte en mar abierto. Y aunque es representativo de la última fase de la piratería, Low no fue en absoluto el único capitán que practicó la violencia a mayor escala que antes. De hecho, casi todos los capitanes pirata más violentos aparecieron en la fase final: Philip Roche, William Phillips, John Gow y William Fly, todos ellos asesinaron a sus capitanes (Gow y Fly también mataron a sus oficiales) en el transcurso del motín. Y por encima (o por debajo) de todos los demás estaba Philip Lyne, quien llevó la cólera pirata a su límite más sangriento. Se jactaba en la horca de haber matado a 37 comandantes (parece ser que llevaba un recuento de los cuerpos), así como a varios de los integrantes de su tripulación, probablemente a quienes se habían atrevido a resistirse a la captura. A medida que la violencia de los piratas y la violencia de las autoridades contra ellos fue *in crescendo*, el número de marineros dispuestos a navegar bajo la bandera negra se redujo, lo que a su vez provocó que los piratas forzaran a más marineros a subir a bordo de sus embarcaciones. La leva de candidatos condujo a varios motines a bordo de los barcos pirata (por ejemplo, de Phillips y de Fly), tras los cuales los piratas fueron capturados y ejecutados. Cuando los oficiales reales ahorcaron a Gow, Fly, Lyne y Low (quien fue capturado por tropas francesas) en 1725 y 1726, la campaña de exterminio llegó a un previsible y sangriento final. Los piratas fueron duramente acusados de ser monstruos, bestias y «los enemigos comunes de la humanidad».<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> *Boston News-Letter*, 1 de octubre de 1724; George Francis Dow y John Henry Edmonds, *The Pirates of the New England Coast, 1630-1730*, Salem (MA), Marine Research Society, 1923, p. 217; Peter Earle, *The Pirate Wars*, Londres, Methuen, 2003, p. 268; «Trial of John Fillmore and Edward Cheesman» (1724), en John Franklin Jameson, *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents*, Nueva York, Macmillan, 1923, p. 329. Charles Vane, otro capitán violento, también resistió con su propia tripulación y finalmente fue derrocado. En una ocasión, Vane ordenó ahorcar a un hombre hasta casi la muerte, lo cortó en pedazos y lo apaleó, cuando uno de los integrantes de su propia tripulación intervino y «le contradijo, siendo (según decía) una Crueldad demasiado grave». Véase Declaración de Nathaniel Catling (1718), Documentos de la Oficina Colonial (CO) 37/10, f. 41, Oficina de Registro Público, Londres.





**FIGURA 15:**

Ned Low en un huracán; capitán Charles Johnson, *A General History of the Lives and Adventures of the Most Famous Highwaymen, Murderers, Street Robbers, &c.*, Londres, 1734.

Y aun así, como hemos visto, desde la época de los piratas hasta nuestros días, junto a esta visión oficial se desarrolló otra, muy distinta. Puede que fuera el capitán Charles Johnson quien expresara esta visión por primera vez, con gran claridad, en su libro *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, cuyo primer volumen fue publicado en 1724, mientras los piratas aún merodeaban en alta mar. Según Johnson, los piratas no eran simplemente el enemigo común de la humanidad, tampoco brutos ni bestias de presa, más bien eran «Héroes Marinos, el Azote de la Tiranía y la Avaricia y la valiente Defensa de la Libertad». Lo planteaba con sarcasmo, pero las consecuencias estaban claras: muchos de sus contemporáneos tenían exactamente esta visión. De Henry Avery, el «Robin Hood de los mares», Johnson escribió que la gente hacía «Románticos Análisis de su Grandeza». Cotton Mather reconoció esta misma imagen popular mientras se enfrentaba a ella. Como sermoneaba Mather airadamente, los piratas y los salteadores de caminos eran «*Monstruos*, a quienes dignificamos con el título de Héroes». En el imaginario popular, el pirata no era «el enemigo común de la humanidad», sino más bien el más libre de la humanidad. Esta imagen demostraba que la ley no hace al criminal.<sup>4</sup>

El pirata, aún en la muerte ignominiosa, sería de inmediato material de leyenda. En 1718 Walter Kennedy se vio animado a hacerse pirata gracias a las historias de Henry Avery que había escuchado en su juventud. Historias interminables rodeaban a Edward Teach, el temido Barbanegra, cuya maligna imagen sugería que había comprendido bien su papel en la representación de la vida de principios del siglo XVIII. Un joven Ben Franklin escribió, publicó y pregonó por las calles de Boston una cancioncilla sobre Barbanegra, poco después de que el mítico personaje hubiera sido asesinado en un fiero combate cuerpo a cuerpo y que su cabeza hubiera colgado del bauprés del Navío de Su Majestad Pearl [Perla] mientras el buque navegaba desde Carolina del Norte de vuelta a Virginia. Bartholomew Roberts se paseaba con elegancia por las cubiertas de su barco, «vestido con Chaleco y Pantalones de Damasco carmesí, una Pluma roja en su Sombrero y una Cadena de Oro en el cuello de la que colgaba una Cruz de Diamante». También

<sup>4</sup> *History of Pyrates...*, p. 588; Cotton Mather, *Instructions to the Living, From the Condition of the Dead: A Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One Hundred Pirates*, Boston, 1717, p. 44.

causaba sensación en la conversación de entonces. Tal y como explicaba un pirata anónimo a un hombre que se resistía a ser capturado: «¿No ves que son dos Barcos comandados por el famoso Capitán Roberts?». Incluso el general Walter Hamilton de las Indias Occidentales se refería «al Gran Pirata Roberts» de quien se rumoreaba por todas partes que había tomado y derrotado a numerosas fragatas, mientras amenazaba con arruinar a todas las colonias. Los cánticos sobre «Black Barty» se escribían y cantaban en su galés natal. Y por supuesto esto solo era el principio. Tras ello vino toda la literatura romántica sobre piratas, para niños y adultos, y luego el cine idealizante.<sup>5</sup>

Casualmente, la dualidad de la percepción (el pirata como monstruo y el pirata como héroe) es casi tan antigua como la propia piratería, surgida en los días de la Antigüedad griega y romana y que perdura hasta hoy. Como ha demostrado el académico clásico Philip de Souza, la imagen del pirata en la Grecia antigua —por ejemplo, en la escritura del gran poeta Homero— destacaba el heroísmo y contenía relativamente pocas connotaciones negativas. Esta imagen cambió drásticamente con el pueblo romano, quienes como parte de su plan imperial se esforzaron por proyectar su soberanía por los mares y, por lo tanto, desarrollaron y consagraron dentro de sus códigos legales la frase *hostes humani generis* para describir a los piratas; la misma frase que usarían el juez Nicholas Trott y otros tantos casi dos milenios más tarde. Así pues, desde la Antigüedad en adelante, el término *pirata* ha resultado ser muy ideológico, funcionando más o menos como el equivalente marítimo de *bárbaro*, es decir, cualquiera que fuese enemigo del pueblo romano. Sin importar quién o qué fuese en realidad, el pirata se reducía al puro y simple criminal, la auténtica negación del orden social imperial.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Arthur L. Hayward, *Lives of the Most Remarkable Criminals*, Londres, 1735 (reedición: Nueva York, Dodd, Mead, 1927), p. 35; *History of Pyrates...*, p. 243; «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa», Alto Tribunal de Almirantazgo (HCA) 1/99, f. 105; Gobernador Walter Hamilton al Consejo de Comercio y Plantaciones, 19 de mayo de 1721, CO 152/14, f. 25; *Boston News-Letter*, 2 de marzo y 7 de mayo de 1719; Stanley Richards, *Black Bart*, Llandybie (Gales), Christopher Davies, 1966, p. 13.

<sup>6</sup> Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, pp. 21, 113, 137, 193, 212, 216, 241-242; Henry A. Ormerod, *Piracy in the Ancient World*, Liverpool, University of Liverpool Press, 1924 (reedición: Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1997), pp. 13-15.

Los piratas no compartían esta visión, como expresaba breve y cómicamente un antiguo ladrón del mar que había sido capturado y llevado ante Alejandro Magno, quien le preguntó «qué quería decir con mantener posesión hostil del mar». A lo que el pirata respondió con «orgullo descarado»: «Lo [mismo] que tú quieres decir apoderándote de toda la tierra, pero como yo lo hago con un barquito me llaman ladrón, mientras tú, que lo haces con una gran flota, se te conoce como emperador». Agustín [de Hipona] que recogió la historia en *La ciudad de Dios* la consideró «una respuesta correcta y verdadera». Sería repetida durante siglos. Se desarrolló así una tradición que utilizaba a los pequeños piratas como forma de exponer y ridiculizar a los grandes piratas, quienes dirigían gobiernos y corporaciones. El dramaturgo John Gay utilizó este planteamiento en *La ópera del mendigo* y en *Polly* para atacar a Robert Walpole y su círculo corrupto en la década de 1720. El capitán Johnson no era ajeno a la táctica, ya que su representación de los principios de los piratas contrastaba bruscamente con las formas viles y corruptas del gobierno británico. Para que quede claro por si alguien no lo ha entendido, los agentes y oficiales reales estafaron a los marineros de la Armada el dinero de las presas marítimas que les debían por sus valientes y exitosos ataques contra Barbanegra en 1719 y contra Roberts en 1722.<sup>7</sup>

Pensar en la edad dorada de la piratería es imaginar el reluciente objeto de deseo, el metal precioso que prometía revertir las fortunas de quienes vivían vidas amargas y empobrecidas. Los piratas querían oro, y a veces lo conseguían. Pero no lo enterraban. Cuando los piratas iban a tierra, «su primera preocupación era encontrar una Taberna donde pudieran aligerar su Equipaje de Oro». No creían en la gratitud en diferido de ninguna clase. Frente a lo que entendían como las fuerzas de la muerte, querían una vida mejor, lo que sugiere otro significado de la edad de oro, evocador del mito de Kronos de la antigua Grecia, la isla en la

<sup>7</sup> San Agustín, *De Civitate Dei*, trad. Marcus Dods, Nueva York, Modern Library, 1993, libro 4, capítulo 4. Sobre el dinero de las presas marítimas, véanse dos cartas del capitán George Gordon a Josiah Burchett, 8 y 14 de septiembre de 1721, Documentos de Almirantazgo (ADM) 1/1826, Oficina de Registro Público, Londres; Richards, *Black Bart*, p. 108. Irónicamente, cuando Walpole leyó sobre la estafa a los marineros en *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas* de Johnson, intervinó personalmente para pagarles. Véase *American Weekly Mercury*, 1 de julio de 1725.

que todo el mundo vivía en libertad, igualdad, armonía y abundancia. Los piratas lograron hacer realidad parte del mito, aunque solo fuera por un breve periodo.<sup>8</sup>

Los piratas perdieron en el enfrentamiento con la clase dirigente de su época, pero vencieron definitivamente en el relato posterior. Capturaron el gran barco Imaginario Colectivo y 300 años después no muestran signos de rendición. Se atrevieron a imaginar una vida diferente y se atrevieron a intentar vivirla. No pudieron resolver las contradicciones de su tiempo y sin duda algunos hicieron cosas horribles, torturaron, asesinaron y cometieron atrocidades. Gran parte de ello es producto de la guerra, su guerra declarada contra todo el mundo y su guerra no declarada contra los capitanes de barco, comerciantes y oficiales reales; pero otra parte es la ferocidad gratuita de hombres enfadados y fuera de control.

Nos fascina la violencia, pero la sangre se esconde en el oro. Nos encantan los piratas sobre todo porque fueron rebeldes. De algún modo, desafiaron las convenciones de clase, raza, género y nación. Eran pobres y de contextos deprimidos, pero expresaban ideales ambiciosos. Explotados y muchas veces objeto de abuso por capitanes mercantes, abolieron el salario, establecieron una disciplina diferente, practicaron su propia clase de democracia e igualdad y ofrecieron un modelo alternativo para organizar los barcos en alta mar. Ensombrecidos por la parca, le robaron su simbolismo y se rieron en su cara. Los piratas se opusieron a las clases altas y poderosas de su época y con sus acciones se convirtieron en villanos de todas las naciones. Disfrutaron del papel, aunque «una vida alegre y corta» contenía una cruel contradicción. Cuanto más desarrollaban y disfrutaban los piratas de su alegre y autónoma existencia, más se empeñaban las autoridades en destruirlos. Estos forajidos llevaron vidas audaces y rebeldes, y deberíamos recordarlos mientras haya gente poderosa y circunstancias opresivas que resistir.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> *American Weekly Mercury*, 17 de marzo de 1720; Richards, *Black Bart...*, p. 96. Peter Earle escribió sobre los saqueos piratas: «Lo que buscaban principalmente a bordo de las presas marítimas eran aquellas cosas que les permitieran mantener sus barcos y garantizar su propio sustento y su modo de vida, siendo la vida en sí misma tan o más importante que el sueño de volver a casa ricos». Véase su *Pirate Wars...*, p. 177. Sobre la edad de oro de Kronos, véase Frank E. Manuel y Fritzie P. Manuel, *Utopian Thought in the Western World*, Cambridge (MA), Belknap Press of Harvard University Press, 1979, capítulo 2.

<sup>9</sup> Para conocer las formas en que las luchas de los marineros y los piratas estuvieron vinculadas a los movimientos radicales en todo el Atlántico, véase Peter Linebaugh y

## Agradecimientos

He trabajado en este libro de forma intermitente desde 1976, cuando me embarqué en la cuestión de los piratas en un seminario de investigación de posgrado con Michael Zuckerman en la Universidad de Pensilvania. La investigación resultó en un ensayo publicado en 1981 y desde entonces quedé cautivado por los piratas. Es rara la semana en la que no me llama algún profesional del periodismo, la arqueología submarina, la novela, de algún museo, del cine o alguna persona entusiasmada para hablar del tema. Me he dado cuenta de que el apetito cultural por la piratería es inmenso, lo que a su vez me animó a escribir este libro y resumir lo que he aprendido de estos forajidos a lo largo de muchos años. Mi primer agradecimiento es para Mike por ponerme frente al mar, mirando la bandera negra en el horizonte y darme un empujón.

A lo largo de los años, mucha gente me ha ayudado a pensar en la temática, muchos de ellos, recientemente, en Australia. Quiero dar las gracias a Graeme Henderson y al personal tan dinámico del Museo Marítimo de Australia Occidental en Fremantle, a Paul Hundley y Mary-Louise Williams y al Museo Marítimo Nacional Australiano en Sídney, a Andrew Fitzmaurice y Shane White del Departamento de Historia de la Universidad de Sídney, a Mark Staniforth, Departamentos de Arqueología e Historia de la Universidad de Flinders, Adelaide, y a Cassandra Pybus y Hamish Maxwell-Stewart, Departamento de Historia de la Universidad de Tasmania. Otros debates interesantes tuvieron lugar en la Conferencia Angloamericana titulada «El Mar» y organizada por el Instituto de Investigación Histórica de la Universidad de Londres; en el Congreso Internacional de Museos Marítimos en Willemstad, Curaçao; en la conferencia «Calibrations» en el Centro de Investigación Humanística de la Universidad A&M de Texas; en la conferencia titulada «Seascapes, Littoral Cultures, and Trans Oceanic Exchanges», organizada por la Asociación Histórica Estadounidense, en Washington DC; en el C. V. Starr Center for the Study of the American Experience del Washington College; en el Seminario de Historia Comparada de la Universidad de Cornell; en el Departamento de Historia

---

Marcus Rediker, *The ManyHeaded Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press, 2000 [ed. cast.: *La hidra de la revolución*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2022].

de la State University de Nueva York en Buffalo; en el Museo South Street Seaport de Nueva York; en el seminario de la Mellon Foundation Sawyer titulado «Redress in Social Thought, Law, and Literature» de la Universidad de California en Irvine; y en la Academia de la Marina Mercante de Estados Unidos. Gracias a todas las personas que organizaron esos eventos y a quienes asistieron y plantearon sus preguntas siempre tan apasionadas.

Estoy especialmente agradecido al grupo de estudiantes que me acompañaron durante la primavera de 2001 en el estudio de la historia global de la piratería mientras navegábamos alrededor del mundo en el SS Universe Explorer, una universidad flotante. Esta tripulación enérgica y variopinta aparecía en clase con parches en el ojo, garfios y patas de palo, gritaban «aaaargh» en cada ocasión, recopilaban la sabiduría pirata en cada puerto y me insistieron para que escribiera este libro. Han sido un sólido pilar de apoyo y una prueba fehaciente del poder del pirata en la cultura popular, igual que muchos otros estudiantes igualmente entusiastas (aunque menos alborotados) de la Universidad de Pittsburgh.

Soy muy consciente de la ventaja que tengo al escribir este libro en un momento en el que más que nunca se está promoviendo la investigación seria sobre los piratas. Me refiero al trabajo de John C. Appleby, J. S. Bromley, B. R. Burg, David Cordingly, Dian Murray, C. R. Pennell, Anne Pérotin-Dumon, Jo Stanley, Janice E. Thomson y Peter Lamborn Wilson. Gracias a cada una de estas personas por su valioso trabajo. Me siento especialmente afortunado de haber trabajado con tres de los mejores estudiosos sobre la piratería: Joel Baer, Hans Turley y Robert C. Ritchie. También he tenido el placer de mantener muchas conversaciones iluminadoras sobre piratas (y sobre otras cuestiones) con el difunto Christopher y la difunta Bridget Hill, dos profesionales de la historia (y personas) excepcionales que tuvieron una importante influencia en mi vida. También recuerdo animadas discusiones con el compañero de habitación de Christopher en la universidad, Norman O. Brown, también recientemente fallecido. He intentado rendirle homenaje en el capítulo 8.

Sara Lemmond, antigua alumna y Gabriele Gottlieb, estudiante de posgrado, me proporcionaron una excelente ayuda con la investigación que también quiero agradecer profundamente. Le debo un

agradecimiento especial a Frank Shaffer, quien me animó con el trabajo de muchas formas, entre otras con la creación de una página web fabulosa, que sirve mucho más para atraer al público que mis dotes como autor. Ha sido un honor, además de una profunda experiencia de aprendizaje, trabajar a lo largo de los años con Peter Linebaugh, coautor de *The Many-Headed Hydra*. Por último, un caluroso agradecimiento a mi familia, Wendy, Zeke y Eva, que han aguantado con buen ánimo interminables historias de piratas. Wendy me ha ayudado en innumerables ocasiones.

Mi primera incursión en estos mares se publicó como «“Under the Banner of King Death”: The Social World of Anglo-American Pirates, 1716 to 1726», *William and Mary Quarterly*, ser. 3, núm. 38, 1981, pp. 203-227. Después de todos estos años, sigo agradecido a Michael McGiffert, quien ilustró a un estudiante de posgrado sobre el arte y la profesión de la escritura. Se publicó una versión revisada del artículo en lo que podría considerarse un volumen complementario a este: *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge, Cambridge University Press, 1987), en el que tuve la inmensa fortuna de trabajar con otro excelente editor, Frank Smith. Retomé mi temática pirata años después, a instancias de Bob Brugger, Margaret Creighton y Lisa Norling, cuando escribí «Liberty Beneath the Jolly Roger: The Lives of Anne Bonny and Mary Read, Pirates», en Margaret Creighton y Lisa Norling (eds.), *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700-1920*, Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1996. Con su permiso, aquí se recoge una versión revisada de este ensayo en el capítulo 6. Otro de los capítulos se presentó en una conferencia en Países Bajos y se publicó como «Hydrarchy and Libertalia: The Utopian Dimensions of Atlantic Piracy in the Early Eighteenth Century», en David J. Starkey, E. S. Van Eyck van Heslinga y J. A. de Moor (eds.), *Pirates and Privateers: New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*, Exeter (Inglaterra), Exeter University Press, 1997. Este a su vez sentó las bases para el capítulo 5 de *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston, Beacon Press; Londres, Verso, 2000, coescrito con Peter Linebaugh [ed. cast.: *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia*



*oculta del Atlántico*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2022]. Estoy especialmente agradecido a Deborah Chasman, quien trajo aquel barco a puerto y poco después lanzó este. Ha sido un placer trabajar con Gayatri Patnaik, mi nueva editora en Beacon Press. Me he beneficiado enormemente de su sabiduría, entusiasmo y constante buen criterio. Gracias a Hyla Willis por dibujar el diagrama del capítulo 4 y a Dalia Geffen por la excelente corrección del texto. El libro está dedicado a dos grandes amigos y camaradas, Michael Jiménez y Steve Sapolsky, quienes fallecieron con tres semanas de diferencia durante el fatídico verano de 2001. Ambos eran brillantes y sensibles historiadores, maestros de la historia desde abajo. Todos somos un poquito más pobres desde su partida, también los pobres pueblos del pasado, aún olvidados, a cuyas historias ellos habrían dado vida.



