



# Bajo bandera negra

*La vida entre piratas*

David Cordingly



Lectulandia

La piratería es uno de los aspectos de la vida en el mar más mitificados. Personajes como John Long Silver, sir Francis Drake, Mary Read, el capitán Blood, Henry Morgan o el capitán Kidd pertenecen al imaginario colectivo, si bien no siempre es fácil separar cuanto hay de ficción y cuanto de realidad en la imagen que de ellos ha ido construyendo la literatura y el cine.

Centrándose en los siglos xvii y xviii, la edad de oro de la piratería, el especialista David Cordingly ha analizado algunos de los tópicos más extendidos acerca de la vida entre piratas, e invita al lector a un apasionante viaje en el que descubrirá que realmente en las tripulaciones piratas abundaban las patas de palo y los loros, pero también conocerá los motivos de ello. Del mismo modo que descubrirá, quizá con sorpresa, que algunos de los más famosos castigos entre piratas no son más que mera invención..., porque sus métodos eran mucho más crueles y sanguinarios de lo que Hollywood podría aceptar.

Como hiciera en *Mujeres en el mar*, David Cordingly adopta en *Bajo bandera negra* un enfoque original para abordar uno de los grandes temas tanto de la historia del mar como de la literatura y el cine de aventuras, y para distinguir la realidad histórica de la ficción.

**Lectulandia**

David Cordingly

# **Bajo bandera negra**

**La vida entre piratas**

ePub r1.0

Titivillus 18.10.15

Título original: *Life Among the Pirates*

David Cordingly, 1995

Traducción: Margarita Cavándoli

Editor digital: Titivillus

ePub base r1.2

---

**más libros en [lectulandia.com](http://lectulandia.com)**

---

*Para Matthew y Rebecca.*

## PREFACIO Y AGRADECIMIENTOS

**E**N MAYO DE 1992, en el National Maritime Museum de Londres se inauguró la exposición titulada *Pirates: Fact and Fiction* (Piratas: realidad y ficción). Estaba previsto que duraría cuatro meses, pero fue tan popular que permaneció abierta al público a lo largo de tres años. La organizamos mi colega John Falconer y yo, con la ayuda de muchos miembros del personal del museo y el apoyo de una gran cantidad de colaboradores. La muestra incluía objetos de la ciudad pirata sumergida de Port-Royal, en Jamaica; la patente de corso del capitán Kidd, procedente de la Oficina de archivos públicos; excelentes retratos de Robert Louis Stevenson y William Dampier cedidos por la National Portrait Gallery; el manuscrito de *El corsario*, de Byron; el traje de Peter Pan que Pauline Chase lució en la obra de teatro estrenada en Londres en 1909, y los disfraces de piratas que Dustin Hoffman y Bob Hoskins llevaron en *Hook, el capitán Garfio*, la película de Steven Spielberg; la copia del apuntador de *The Pirates of Penzance*, con anotaciones al margen de W. S. Gilbert; piezas de a ocho, ducados y doblones procedentes del British Museum, así como cartas marinas, armas, cuadernos de bitácora, modelos de barcos y diarios de bucaneros que nos prestó el National Maritime Museum.

Quizá debido a la gran repercusión del evento, Suzanne Gluck, de la agencia literaria neoyorquina ICM, me propuso escribir un libro para contrastar la imagen ficticia de la piratería con la realidad. Quiero agradecer a Suzanne el haberme mostrado el camino hacia un proyecto muy agradable, y también deseo hacer constar que estoy en deuda con Ann Godoff, mi editora en Random House, que me convenció de convertir el primer manuscrito en un libro que, espero, cuente con un público más amplio que el de los lectores interesados en la historia marítima. Deseo expresar mi agradecimiento a Alan Samson y a Andrew Gordon, de Little, Brown, mis editores en Inglaterra, por ayudarme a aclarar ideas en diversos aspectos. También deseo manifestar mi gratitud a Giles O'Bryen, Clinton Black, Gillian Coleridge, John Falconer, Enrica Gadler, William Gilkerson, Alec Herzer, Helga Houghton, Kevin McCarey, David Marley, Julia Millette, Dian Murray, Peter Neill, Richard Pennell, Linda Silverman y Norman Thrower, así como al personal de la Biblioteca del Congreso, la British Library, el Instituto de Jamaica, la London Library, la Oficina de archivos públicos y a mis antiguos compañeros del National Maritime Museum. Por encima de todo, deseo dar las gracias a mi esposa y a mi familia por su aliento, sus consejos y las múltiples propuestas que hicieron durante la preparación de esta obra y la exposición que la precedió.

Las fuentes empleadas en el texto figuran en las notas y la bibliografía del final, si bien tengo una deuda particular con cuatro obras que recomiendo a todo aquel que

deseo abordar este tema en profundidad. La primera es *Captain Kidd and the War Against the Pirates*, de Robert Ritchie, que sin duda es la obra más rigurosa y documentada que se ha escrito sobre la vida de un pirata. La segunda es *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, de Marcus Rediker. Además de las revelaciones sobre la vida del marinero corriente, la obra incluye un penetrante análisis de los piratas angloamericanos a comienzo del siglo XVIII. La tercera es *The Sack of Panama*, de Peter Earle, que incluye un relato trepidante y equilibrado de las expediciones de sir Henry Morgan y se basa en investigaciones de los archivos españoles. La cuarta es *The Wooden World*, de Nicholas Rodger que, aunque apenas menciona a los piratas, ofrece un retrato extraordinario sobre el modo de actuar de la Marina real y lo que sucedía tanto en cubierta como debajo. Al citar manuscritos y libros impresos de los siglos XVII y XVIII, he seguido el ejemplo de Rodger y empleado la ortografía, la puntuación y las mayúsculas modernas. Sólo he transgredido esta regla cuando me pareció que la grafía original y el empleo de abreviaturas ofrecían información adicional sobre el escritor y las circunstancias en las que redactó el documento.<sup>[0]</sup>

D. C.  
Brighton, Sussex,  
febrero de 1995

## INTRODUCCIÓN

**L**OS PIRATAS SIEMPRE HAN SIDO figuras esquivas. Aparecían de la nada, atacaban, saqueaban y se esfumaban. No dejaban recuerdos ni objetos personales. Unos pocos diarios ofrecen vislumbres de la vida pirata, pero los grabados corrientes y en madera que ilustran las primeras historias de la piratería son tan ficticios como los innumerables relatos de tesoros enterrados. Sea como sea, la ausencia de pruebas materiales no ha reducido su misterioso atractivo. A pesar de que la razón nos indica que los piratas sólo fueron vulgares delincuentes, seguimos viéndolos como personajes novelescos. Los relacionamos con osadas hazañas en el Caribe, con goletas negras y aerodinámicas, con islas tropicales y cofres llenos a rebosar de monedas de oro y plata.

La mayor parte de nosotros nunca conoceremos a un pirata, pero sabemos o pensamos que sabemos cuál era exactamente su aspecto. Desde niños conocemos su existencia. Los hemos visto en el teatro y en el cine. Nos resultan tan reconocibles como los vaqueros y, al igual que éstos, han adquirido carácter de leyenda. Han inspirado a algunos de los mejores escritores de la literatura inglesa y existen dos historias concretas, *La isla del tesoro* y *Peter Pan*, que se han convertido en obras clásicas de la literatura sobre piratas.

Con el paso de los años, la realidad se ha fundido con la ficción. Como era previsible, al analizar algunos de aquellos relatos legendarios nos damos cuenta de que no se sustentan. La mayoría de las personas supone que los piratas obligaban a sus víctimas a lanzarse al mar desde la plancha simplemente porque es el destino que el capitán Garfio tenía previsto para los niños perdidos, pero los piratas de verdad no tenían tiempo para semejantes ceremonias. Los marineros que se oponían al ataque de los piratas eran acuchillados y arrojados por la borda. También suponemos que los piratas de las Antillas tenían la costumbre de abandonar a las personas en una isla desierta con una botella de agua, un arma, un poco de pólvora y balas como única compañía. Pese a que el estandarte negro con la calavera y las tibias cruzadas se ha convertido en el símbolo universal de la piratería, las banderas piratas originales eran rojas y cada pirata solía tener su propia enseña. En *El pirata negro*, película muda estrenada en 1926, Douglas Fairbanks padre ataca un enorme galeón español. Aunque naves de la misma envergadura aparecen en otras cintas y relatos de piratas, lo cierto es que la mayoría de los ataques piratas se lanzaron sobre pequeños barcos mercantes cuyas tripulaciones no superaban los veinte hombres. El botín habitual no consistía en cofres llenos de doblones y piezas de a ocho, sino en unas pocas balas de algodón y seda, varios barriles de tabaco, el cable de un ancla, algunas velas de repuesto, las herramientas del carpintero y media docena de esclavos negros.



No todas las imágenes vinculadas con los piratas, sin embargo, son ficticias. La idea popular sobre su aspecto se aproxima sorprendentemente a la realidad: los piratas se cubrían la cabeza con pañuelos y deambulaban, armados hasta los dientes, con pistolas y machetes. La práctica habitual de las producciones teatrales y las películas de poner a los capitanes piratas las levitas y las pelucas de la época de los Estuardo también tiene sentido, ya que fue durante el reinado de Carlos II cuando los bucaneros del Caribe desarrollaron la mayor parte de sus actividades.

El propósito de este libro consiste en analizar la imagen popular que actualmente tenemos de los piratas, averiguar de dónde procede y compararla con el mundo real de la piratería. La imagen que la mayoría se ha forjado suele ser una mezcla de hechos históricos a los que se superponen tres siglos de baladas, melodramas, epopeyas, novelas románticas, relatos de aventuras, tiras cómicas y películas. En ese proceso, los piratas han adquirido un halo romántico que en el siglo XVII no poseyeron y que, sin lugar a dudas, jamás merecieron. Los piratas no fueron versiones marítimas de Robin Hood y sus alegres hombres. Al igual que la violación, la piratería dependía del empleo de la fuerza o de la amenaza de utilizarla y, con frecuencia, los ataques piratas estuvieron acompañados de extremada violencia, tortura y muerte. En 1806, John Turner, piloto principal del *Tay*, fue capturado por piratas chinos que lo retuvieron preso durante cinco meses. Le pegaron, lo patearon y por la noche lo encerraron bajo cubierta en un espacio de 45 centímetros de ancho por 1,20 metros de largo; sin embargo, no fue nada comparado con los castigos a los que sometieron a los oficiales de la Marina china, a los que también habían capturado. Turner describió que clavaron a un hombre a la cubierta atravesándole los pies con grandes clavos y «a continuación, lo azotaron con cuatro juncos trenzados hasta que vomitó sangre; tras pasar un rato en ese estado, lo bajaron a tierra y lo despedazaron». Los piratas destriparon a otro oficial, le arrancaron el corazón, lo remojaron en alcohol y se lo comieron.<sup>[1]</sup>

En el Mediterráneo y en las Antillas, también se vivieron historias igualmente horrosas. Uno de los relatos más conmovedores de un ataque pirata corresponde a Lucretia Parker, joven que en 1825 fue capturada por piratas cubanos. Viajaba de Saint John's a Antigua a bordo del balandro *Eliza-Ann*, al mando del capitán inglés Charles Smith. Al undécimo día de travesía, fueron interceptados por una pequeña goleta cuya cubierta estaba atestada de piratas armados hasta los dientes. Tras un breve combate, los piratas capturaron el *Eliza-Ann*, lo saquearon y llevaron ambas naves hasta un islote próximo a la costa de Cuba. Sólo entonces trasladaron a las víctimas a tierra en botes a remo. Posteriormente, Lucretia Parker describe lo que sucedió a partir de ese momento en una carta a su hermano George, que vivía en Nueva York:

¡Tras despojarlos de toda vestimenta que no fueran camisas y pantalones, con espadas, cuchillos, hachas y compañía se abalanzaron sobre la infortunada tripulación del *Eliza-Ann* con una ferocidad digna de caníbales! ¡Inútilmente clamaron misericordia e imploraron a los asesinos que les perdonasen la vida!

¡Inútilmente el pobre capitán S. intentó conmoverlos y lograr que se apiadasen de la situación de su inocente familia: tenía esposa y tres hijos pequeños que, en lo económico, dependían totalmente de él! ¡Vaya, el pobre hombre suplicó en vano! Pretendía apelar a monstruos cuyos corazones eran insensibles a los sentimientos humanos. Tras recibir un sonoro hachazo, se liberó de las cuerdas que lo sujetaban e intentó escapar al vuelo, pero se topó con otro canalla que le clavó un cuchillo o un puñal en el corazón. En ese momento me encontraba cerca y vi que quedaba cubierto de sangre... al recibir la mortal herida dejó escapar un único suspiro y cayó exangüe, a mis pies... Querido hermano, no creo que sea necesario describirte lo que sentí en ese momento de espanto.<sup>[2]</sup>

Lucretia Parker suponía que sería la próxima víctima, pero no tardó en comprobar que el capitán pirata la reservaba para sí. Salvó la virtud gracias a la aparición de un buque de guerra británico en el horizonte. Los piratas abandonaron el *Eliza-Ann* y emprendieron la huida. Más tarde, los capturaron y trasladaron a Jamaica, donde Lucretia Parker los identificó. Acabaron todos en la horca.

La piratería existe desde los albores de los tiempos. Hubo piratas griegos y romanos, y varios siglos de piratería en los que los vikingos y los daneses asolaron las costas de Europa. En tiempo de los Tudor, las orillas meridionales de Inglaterra estaban infectadas de contrabandistas y piratas. Un grupo de piratas holandeses conocidos como «los mendigos del mar» o *watergeuzen* desempeñó un papel modesto pero decisivo en la historia de los Países Bajos. En 1571 y 1572, interrumpió transitoriamente sus incursiones de saqueo y se unió a los efectivos de Guillermo I de Nassau, príncipe de Orange, para ayudar a liberar a su país de los españoles. En el Mediterráneo, los piratas participaron en la guerra santa que durante varios siglos libraron cristianos y musulmanes: los corsarios berberiscos interceptaban las naves que cruzaban el estrecho de Gibraltar o que procedían de los puertos comerciales de Alejandría y Venencia, lanzándose sobre los buques mercantes cargados hasta los topes con las veloces galeras impulsadas con remos y velas. Saqueaban los cargamentos y capturaban a los pasajeros y a las tripulaciones para pedir rescate o venderlos como esclavos.

Los franceses desempeñaron un papel significativo en la historia de la piratería. Muchos de los bucaneros más temidos y con más éxito que rondaron el Caribe procedían de puertos de mar franceses. Mediado el siglo XVII, los corsarios con base en Dunkerque amenazaron la navegación por el canal de la Mancha. Jean Lafitte, el más osado y consumado pirata francés, se dedicó durante años a saquear barcos en el océano Índico y el Caribe antes de unirse a las fuerzas del general Jackson y luchar contra los británicos. Lo mataron en la cubierta de su nave durante una encarnizada batalla con una corbeta británica, librada en el golfo de México en 1823.

Los piratas del mar Rojo y el golfo Pérsico siempre tuvieron fama, y la costa Malabar, en el litoral occidental de la India, fue la sede de los maratás, encabezados por la familia Angria, que durante la primera mitad del siglo XVIII asaltaron las naves de la East India Company.

En el Lejano Oriente, la piratería fue a gran escala. Los ilanun de Filipinas surcaron los mares próximos a Borneo y Nueva Guinea con flotas de galeras de gran

tamaño que llevaban entre cuarenta y sesenta tripulantes, y lanzaron violentos ataques a los barcos y las aldeas costeras hasta que, en 1862, una expedición naval los eliminó. Si consideramos el número y las crueldades cometidas, los más impresionantes son los piratas del mar de China meridional. Sus actividades alcanzaron un punto culminante en los primeros años del siglo XIX, en los que la comunidad de cerca de cuarenta mil piratas provistos de alrededor de cuatrocientos juncos dominaron las aguas costeras y atacaron los buques mercantes que se internaron en la zona. Desde 1807, los piratas estuvieron a las órdenes de una mujer extraordinaria, una antigua prostituta de Cantón conocida como la señora Cheng.

Aunque los piratas chinos y los corsarios berberiscos aparecerán en algunos capítulos, este libro se centra en los piratas del mundo occidental y, en concreto, en la edad de oro de la piratería, que se inició en los años cincuenta del siglo XVII y acabó bruscamente en 1725, cuando las patrullas navales expulsaron a los piratas de sus guaridas y las ejecuciones masivas en la horca acabaron con gran parte de los cabecillas. Ese período ha servido de fuente de inspiración a la mayoría de los libros, las obras de teatro y las películas sobre el tema, y es el principal responsable de la imagen de la piratería que hoy se tiene en Occidente. La época comienza con el surgimiento de los bucaneros en el Caribe. Incluye las brutales incursiones de Henry Morgan a Portobelo y Panamá, y la desdichada vida y penosa muerte del capitán Kidd. Llega a su punto culminante hacia 1720, cuando cerca de dos mil piratas aterrorizaron a los navegantes de uno y otro lado del Atlántico, y pusieron gravemente en peligro el comercio con las colonias americanas.

\* \* \*

Antes de seguir es aconsejable establecer las diferencias entre piratas y corsarios, así como el empleo de los vocablos filibustero y bucanero.

El pirata era y es aquel que roba y saquea en el mar. Según la ley contra la piratería, aprobada durante el reinado de Enrique VIII, la palabra no sólo se aplicaba a los robos en alta mar, sino a delitos, robos y asesinatos cometidos en cualquier bahía pequeña, río, arroyo o lugar en el que el jefe supremo del Almirantazgo tenía jurisdicción.

El corso o corsario era la nave artillada y también el comandante de la tripulación de dicho barco, autorizado a atacar y tomar los buques de una nación hostil. La autorización consistía en un documento conocido como «carta de marca y represalias» o «patente de corso». Al principio, el soberano concedía la autorización para que el comerciante cuyo barco o carga habían sido robados o destruidos se desquitase atacando al enemigo y recuperando lo perdido, si bien en el siglo XVI las naciones marítimas emplearon este sistema como un modo barato de atacar la flota enemiga en tiempos de guerra. Al entregar patentes de corso a las naves privadas, el

soberano se ahorra los gastos de construir y mantener una marina civil permanente.

La patente de corso era un certificado imponente, redactado con rebuscadas frases legales y adornadas con retóricas florituras a lápiz y tinta. Cabía esperar que el capitán corsario redactase un diario y entregara a un tribunal del Almirantazgo, a fin de que los evaluase y tasara, todos los barcos y los bienes tomados. Una parte del valor correspondía al soberano y el resto a los dueños del barco, al capitán y a la tripulación. En teoría, un corsario autorizado contaba con el reconocimiento de las leyes internacionales y no podían llevarlo a juicio por piratería, pero el sistema dio pie a numerosos abusos y con frecuencia los corsarios no fueron más que piratas autorizados.

Los piratas del Mediterráneo recibieron el nombre de corsarios. Los más célebres fueron los de la costa de Berbería, que actuaron desde Argel, Túnez, Salé y otros puertos del litoral septentrional de África y contaron con la autorización de los gobernantes de los países musulmanes para atacar las naves de los cristianos. Los corsarios de Malta no son tan conocidos. Los caballeros hospitalarios de San Juan, orden militar creada durante las cruzadas para combatir a los infieles musulmanes en nombre de las naciones cristianas, enviaron a los malteses a saquear naves. Para los capitanes y las tripulaciones de los buques mercantes que surcaron el Mediterráneo, la totalidad de los corsarios eran piratas. Ocasionalmente, una nación europea enviaba una escuadra de buques de guerra para combatir la amenaza corsaria, que sólo dejó de ser un riesgo grave para la navegación cuando, en 1816, Argel fue bombardeada por los cañones de una impresionante flota aliada.

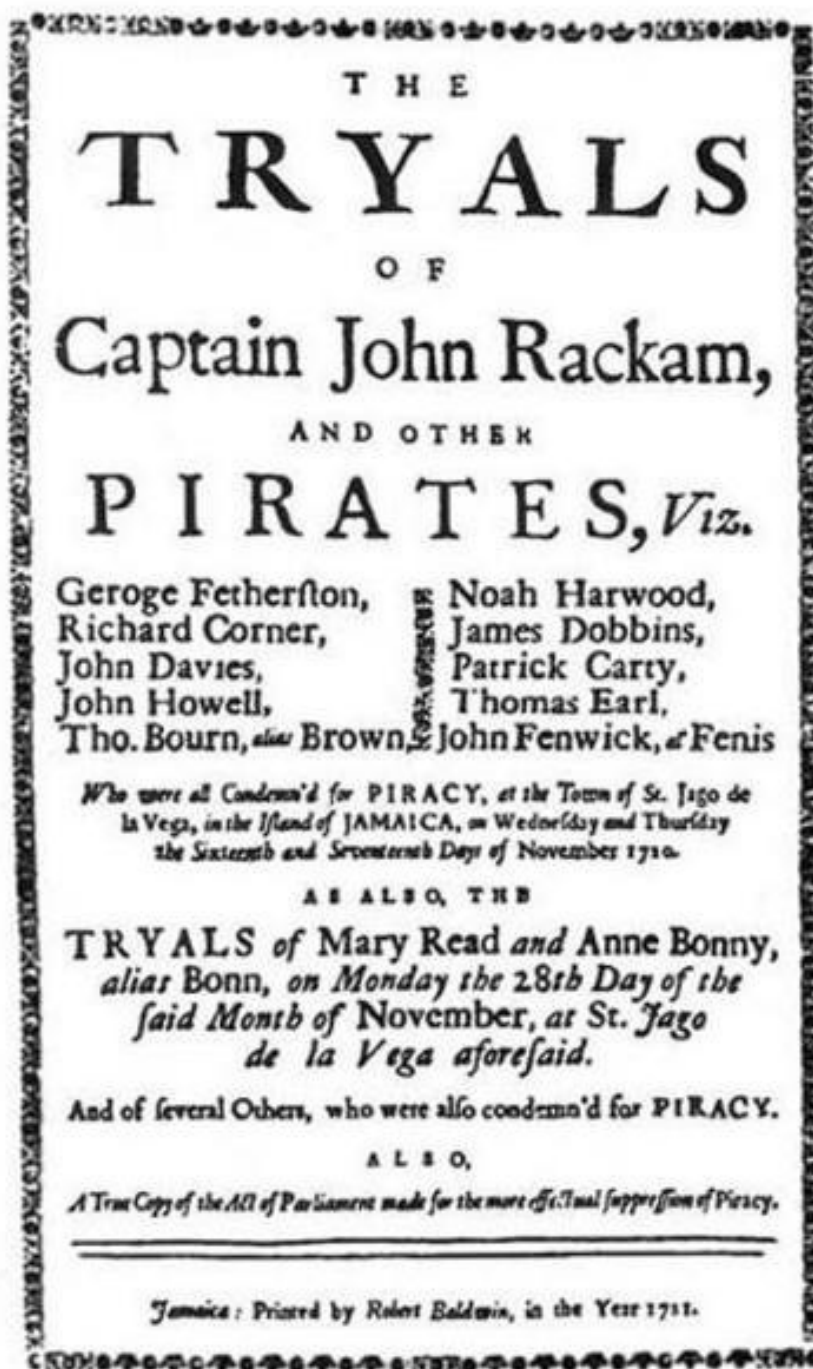
Bucaneros y filibusteros fueron los piratas que actuaron en el Caribe y en la costa de América del Sur durante el siglo XVII. En nuestros días, estas palabras se emplean con un sentido amplio y abarcan tanto a los aventureros sin ley que atacaron cualquier barco que cayó en sus manos, como a hombres del calibre de Henry Morgan, que luchó contra España por encargo del gobernador inglés de Jamaica. Los bucaneros originales fueron cazadores en los bosques y los valles de la Hispaniola, la montañosa isla caribeña que en nuestros días comparten Haití y la República Dominicana. En su mayor parte eran franceses y vivieron de los rebaños de vacuno y de los cerdos introducidos por los primeros colonos españoles. Cocinaban y secaban tiras de carne en fuegos abiertos o barbacoas, a la manera de los arawak, y fue el vocablo francés para referirse a este procedimiento, *boucaner* (que significa ahumar o curar), el que dio nombre a esos hombres toscos y salvajes. Vestían pieles y, debido a los cuchillos de carnicero que usaban y a su aspecto ensangrentado, parecían matarifes y olían como tales.

En los años veinte del siglo XVII, los cazadores pasaron de las regiones interiores de la Hispaniola a la costa norte y, concretamente, a la cercana isla de la Tortuga, que se convirtió en la base de los ataques piratas a los buques mercantes que pasaban y a los galeones españoles que retornaban a la Península con los tesoros de México y Perú. Al principio, los bucaneros estaban poco organizados, pero no tardaron en

desarrollar una confederación abierta, conocida como «los hermanos de la costa». En diversos momentos, llegaron a sumar esfuerzos para lanzar una incursión contra un blanco importante, el más famoso de los cuales es el ataque de 1671 a la ciudad de Panamá, dirigido por Henry Morgan, que acabó con el saqueo y el incendio de la urbe española.

Muchos capitanes piratas fueron personajes impresionantes y algunos acontecimientos ocurridos durante la edad de oro de la piratería resultan tan espectaculares como cualquier obra literaria. De no ser por los detalles incluidos en los cuadernos de bitácora de los oficiales navales, costaría creer la historia de Barbanegra y su resistencia numantina en los bajíos de la costa de Carolina. Igualmente asombrosa fue la batalla entre las naves piratas de Bartholomew Roberts y el *Swallow*, de la Armada británica, que se libró al otro lado del Atlántico. El conflicto se desató en medio de una tempestad creciente, cerca de África, mientras la lluvia azotaba los mares borrascosos. Los marineros se esforzaron por cargar los cañones y disparar desde las cubiertas cabeceantes, al tiempo que una tormenta tropical descargaba con todas sus fuerzas y los truenos y los rayos atravesaban el aire. Esa batalla fue un punto de inflexión en la guerra contra los piratas.

De todos los acontecimientos de la edad de oro de la piratería, probablemente el más espectacular es el juicio que, en noviembre de 1720, se celebró en la jamaicana Spanish Town. El presidente del tribunal del Almirantazgo era entonces sir Nicholas Lawes, gobernador de la isla, y se juzgó al capitán John Rackam y a doce miembros de su tripulación. En otras condiciones, habría sido una vista de rutina: Rackam, también conocido como *Calico Jack*, había atacado y saqueado varios barcos de pesca y pequeños buques mercantes que navegaban a lo largo de la costa norte de Jamaica, pero fue interceptado por una nave corsaria comandada por Jonathan Barnet, que había recibido el encargo de capturar piratas. En el fragor de un combate corto pero encarnizado, en medio de la penumbra creciente, resultó que los miembros más feroces de la tripulación de *Calico Jack* eran dos mujeres: Mary Read y Anne Bonny. Habían acabado por casualidad en el mismo barco, en medio de las Antillas, tras llevar vidas distintas, pero igualmente aventureras, vestidas como hombres. La transcripción del juicio se conserva y su lectura resulta fascinante.



Portada de la transcripción del juicio de *Calico Jack* (el capitán John Rackam) y su tripulación en noviembre de 1720, así como del juicio de Mary Read y Anne Bonny, que tuvo lugar varios días después. Se celebraron en la jamaicana Spanish Town, que entonces se llamaba Santiago de la Vega. [Ilustración 1.](#)

Las principales fuentes de información sobre la edad de oro de la piratería corresponden a los documentos de los juicios, los cuadernos de bitácora, los informes de los gobernadores coloniales y las declaraciones de los piratas capturados, así como las de sus víctimas. La otra fuente, muy utilizada por escritores y directores de cine, es un libro extraordinario que se publicó a los dos o tres años de muchos de los acontecimientos referidos en sus páginas. Se titula *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates* [Historia general de los robos y los asesinatos de los más famosos piratas], y su autor es el capitán Charles Johnson. La primera edición vio la luz el 14 de mayo de 1724, y resultó tan popular que no tardaron en seguirle otras. Johnson extrajo la mayor parte de la información de la transcripción de los juicios a los piratas y de los artículos publicados en diarios de la época, como la *London Gazette* y el *Daily Post*. Los gráficos detalles de lugares y conversaciones apuntan a que también entrevistó a marineros y a antiguos piratas. Muestra familiaridad con el empleo de términos marineros, lo que indica que tal vez fue capitán, aunque su nombre también podría ser el seudónimo de un escritor o un periodista profesional.

En 1932, durante un encuentro literario, el investigador estadounidense John Robert Moore dio a conocer que el verdadero autor de la *General History of the Pirates* [Historia general de los piratas], nombre con el que es más conocida, era ni más ni menos que Daniel Defoe.<sup>[3]</sup> Moore dedicó varios años a demostrar su hipótesis y publicó sus conclusiones en *Defoe in the Pillory and Other Studies*. La argumentación de Moore resultó convincente. Demostró que el estilo empleado y la inclusión frecuente de reflexiones moralizadoras eran típicos de Defoe, al tiempo que señaló que, evidentemente, éste estaba fascinado por los piratas: un año después de la publicación de *Robinson Crusoe*, Defoe escribió *Aventuras del capitán Singleton*, obra de ficción que presentó como la autobiografía auténtica de un pirata. También había publicado la biografía del capitán Avery, titulada *The King of the Pirates*, así como un relato del pirata escocés John Gow.

La fama del profesor Moore en tanto principal experto en Defoe de su generación dio pie a que la mayoría de las bibliotecas del mundo recatalogaran la *General History of the Pirates* a nombre de Defoe. En 1988, dos académicos, P. N. Furbank y W. R. Owens, refutaron la hipótesis de Moore en *The Canonisation of Daniel Defoe*. Demostraron que no existía una sola prueba documental que relacionara a Defoe con la *General History of the Pirates*, y añadieron que había demasiadas discrepancias entre las historias del libro y otras obras sobre piratas atribuidas a Defoe. Sus argumentos son tan convincentes que no parece existir más alternativa que desechar la atractiva suposición de que Defoe escribió la *General History of the Pirates* y devolver la autoría del libro al misterioso capitán Johnson. Sea cual fuere la identidad del escritor, la obra ha ejercido una influencia trascendental en la perspectiva popular de los piratas. Es la fuente principal de las vidas de Mary Read, Anne Bonny y muchos piratas de lo que solemos denominar la edad de oro de la piratería. Dio a

conocer a una generación de malvados y concedió categoría prácticamente de mito a individuos como Barbanegra y el capitán Kidd, que más adelante se convertirían en tema de baladas y obras de teatro.

La percepción pública de los piratas sufrió un cambio a medida que la amenaza disminuyó y los ataques a los barcos mercantes que recorrían el Caribe y bordeaban el litoral americano se espaciaron cada vez más. En lugar de ser considerados vulgares asesinos y ladrones, alcanzaron la categoría de forajidos románticos. Esta imagen recibió un gran impulso cuando, en los primeros años del siglo XIX, lord Byron publicó una epopeya sobre el tema. Se tituló *El corsario* y describe las aventuras de Conrad, un cabecilla pirata orgulloso y tiránico. Con su semblante macilento y tenebroso y su aire de reprobación, el corsario combinaba los vicios del malvado gótico con los ideales del noble proscrito. Byron narra el modo en que Conrad rescata a una bella esclava del harén del pachá turco. La joven le entrega una daga para que mate a su enemigo, el pachá, mientras duerme. Conrad decide que no cometerá tamaña cobardía, después de lo cual la esclava asesina al pachá. Ambos escapan entonces a la isla pirata de Conrad. Una vez allí, Conrad se entera de que Medora, el amor de su vida, ha muerto de dolor, erróneamente convencida de que lo habían matado. Conrad se desespera, se hace a la mar y nadie vuelve a saber de él.

Durante un prolongado viaje, Byron había visitado el Mediterráneo, por lo que creó a Conrad y su tripulación a imagen y semejanza de los corsarios que en la época actuaban en las proximidades de las islas griegas y la costa turca. Se había hecho famoso con la publicación de *Las peregrinaciones de Childe Harold*, y el público quería más. En febrero de 1814, fecha de su publicación, *El corsario* tomó Londres por asalto. El editor John Murray comentó con Byron que no recordaba otra obra que hubiese despertado tanta expectación: «El día de la publicación vendí diez mil ejemplares, lo que es un hecho totalmente sin precedentes; diría que alrededor de treinta personas, que eran compradores (desconocidos), se presentaron para decir a los empleados de la librería lo encantados y satisfechos que estaban».<sup>[4]</sup> A lo largo del mes siguiente, imprimieron siete ediciones más. Además de convertirse en un éxito de ventas en Inglaterra, el poema de Byron tuvo muchos seguidores en el continente europeo. Entre las numerosas obras inspiradas por el tema pirata figuran *Il corsaro*, de Verdi, y la obertura *El corsario*, de Berlioz.

Las obras literarias sobre piratas florecieron en el siglo XIX. Walter Scott escribió la novela histórica *El pirata* basándose en la vida del célebre pirata escocés John Gow. El capitán Marryat publicó una historia de aventuras llamada *The Pirate* y R. M. Ballantyne incluyó piratas en *La isla del coral*, el más enternecedor de sus numerosos relatos para niños. Aun así, no fue sino Robert Louis Stevenson el que dio vida al lejano mundo de los piratas gracias a un libro de pocas páginas sobre un cocinero de a bordo, el mapa de un tesoro y una goleta bautizada con el nombre de *Hispaniola*.



# CAPÍTULO 1

## PATAS DE PALO Y LOROS

**R**OBERT LOUIS STEVENSON había cumplido los treinta años cuando empezó a escribir *La isla del tesoro*. Fue su primer éxito como novelista y, a pesar de que numerosos críticos consideran que *El extraño caso del doctor Jekyll y mister Hyde* y *El señor de Ballantrae* son obras de mayor envergadura, se trata del libro con el que indefectiblemente relacionamos su nombre. Redactó los primeros quince capítulos entre agosto y septiembre de 1881, durante su estancia en las montañas escocesas de Braemar.<sup>[1]</sup> El tiempo de finales de verano era espantoso y Stevenson y su familia se apiñaron en torno a la chimenea de la casa de la señorita Mcgregor, mientras el viento ululaba por el valle del Dee y la lluvia tamborileaba en los cristales de las ventanas. En la casa, había cinco huéspedes: los padres de Stevenson, su esposa estadounidense, Frances Osbourne, y su hijo de doce años, Lloyd Osbourne, al que el escritor había ahijado. Para pasar el rato, Lloyd se dedicó a pintar cuadros con la ayuda de una caja de acuarelas de un chelín. Cierta tarde, Stevenson se sumó a la pintura y dibujó el mapa de una isla. No tardó en añadir nombres a las diversas colinas y ensenadas. Años más tarde, Lloyd escribió: «¡Jamás olvidaré las emociones de la isla del Esqueleto, la colina del Catalejo y la palpitante culminación de las tres cruces rojas! Por no hablar del entusiasmo, mayor si cabe, cuando mi padre escribió “La isla del tesoro” en el ángulo superior derecho. Parecía saberlo todo sobre el tema: los piratas, los tesoros enterrados, el hombre abandonado en la isla...»<sup>[2]</sup> En un ensayo que preparó en su último año de vida, Stevenson reveló que el futuro carácter del libro se le presentó mientras estudiaba el mapa. Trataría de bucaneros, de un amotinamiento, de un excelente caballero de avanzada edad apellidado Trelawney, de un cocinero de a bordo con pata de palo y de una canción marinera cuyo estribillo era «¡Jo, jo, jo y una botella de ron!».

Al cabo de tres días, había escrito otros tantos capítulos y, a medida que los redactaba, se los leía en voz alta a la familia que, con excepción de Fanny, se mostró encantada con los resultados y aportó su granito de arena. Lloyd insistió en que el relato no incluyese la presencia de mujeres. El padre de Stevenson diseñó el contenido del cofre de Billy Bones y propuso la escena en la que Jim Hawkins se esconde en el barril de manzanas. En el transcurso de las dos semanas siguientes, Stevenson recibió la visita del doctor Alexander Japp, que se mostró igualmente entusiasmado, y llevó los primeros capítulos al director de la revista *Young Folks*. Éste accedió a publicar el relato por entregas semanales, pero al cabo de quince capítulos Stevenson se quedó bruscamente sin inspiración y no pudo seguir

escribiendo. Terminaron las vacaciones en Escocia y viajó al sur, a Weybridge, donde corrigió las pruebas de los primeros capítulos y se desesperó ante lo que todavía quedaba por hacer. A lo largo de su vida, Stevenson fue víctima de una enfermedad crónica de los bronquios que lo atormentó con ataques de tos y hemorragias; una enfermedad que, con frecuencia, puso su vida en peligro y lo llevó a viajar constantemente en busca de un clima reparador. Como en Escocia se había sentido mal, decidieron que pasaría el invierno con Fanny y Lloyd en la suiza Davos. Viajaron en octubre, y el cambio de escenario obró maravillas. «Llegué a mi destino y una mañana me senté ante el relato inacabado. ¡Fue increíble! Las palabras fluyeron de mí como la conversación y, en una segunda oleada de deliciosa laboriosidad, también al ritmo de un capítulo diario, terminé *La isla del tesoro*».<sup>[3]</sup> Cuando se publicó por entregas semanales en la revista *Young Folks* (de octubre de 1881 a enero de 1882), la aventura no llamó la atención ni contribuyó a vender más ejemplares, aunque tuvo gran resonancia cuando, en 1883, se editó como libro. Se dijo que el primer ministro Gladstone permaneció despierto hasta las dos de la madrugada para terminar de leer la novela, y Stevenson recibió alabanzas tanto por parte de los críticos como de otros escritores. Henry James opinó que era un relato ameno, «tan perfecto como un juego infantil bien jugado»,<sup>[4]</sup> y Gerard Manley Hopkins escribió: «Me parece que Robert Louis Stevenson muestra más genialidad en una página que Scott en todo un volumen».<sup>[5]</sup> G. K. Chesterton admiró profundamente el estilo evocador de Stevenson: «Las palabras propiamente dichas poseen sonoridad e importancia. Parecen cortadas con un sable, como la inolvidable muesca o cuña que el acero de Billy Bones arrancó de la enseña de la “Almirante Benbow”».<sup>[6]</sup>

*La isla del tesoro* pretendía ser un libro para niños y presenta un enorme atractivo como emocionante relato de aventuras, pero, a semejanza de lo que ocurre con *Robinson Crusoe* y *Alicia en el país de las maravillas*, los adultos lo han disfrutado tanto como los pequeños. La presentación sutil de los personajes, las imágenes intensas que despierta el lenguaje y las perturbadoras corrientes que discurren por debajo de la superficie de la historia han fascinado a los lectores y originado infinidad de estudios del texto. El relato se adaptó para la representación teatral y cada año en Londres y en otras ciudades actores famosos y loros no tan conocidos se presentaban a las pruebas para las producciones. Existen como mínimo cinco películas basadas en la novela. La versión muda de 1920 incluyó a una mujer (Shirley Mason) en el papel de Jim Hawkins. En la versión de 1934, Jackie Cooper hizo de Jim y Wallace Beery de John Silver *el Largo*. En 1950, la corporación Walt Disney patrocinó una lujosa producción con Bobby Driscoll en el papel de Jim y Robert Newton se consagró definitivamente como John Silver *el Largo*. Orson Welles interpretó el mismo papel en la versión de 1971 y, en 1990, Charlton Heston se puso en la piel de Silver y su hijo representó a un Jim Hawkins un poco más adulto de lo habitual.

Gracias a las cartas y a los escritos esclarecedores de Stevenson, es mucho lo que sabemos sobre las diversas fuentes de inspiración a las que apeló durante la redacción

de la novela, así como sobre los modelos de algunos de los personajes principales. Aunque el catalizador fue el mapa del tesoro, también se basó en sus recuerdos de las obras de Daniel Defoe, Edgar Allan Poe y Washington Irving. Tomó el cofre del muerto de *At Last*, de Charles Kingsley, y reconoció su deuda con «la gran historia de los piratas célebres, del capitán Johnson». Merece la pena señalar sus cáusticas palabras acerca de *The Pirate*, del capitán Marryat, que consideró una producción árida e inconsistente.

El personaje que domina *La isla del tesoro* es, sin lugar a dudas, John Silver *el Largo*. Es más conocido que cualquiera de los piratas históricos y de carne y hueso y, junto al capitán Garfio, para muchas personas representa la esencia del pirata. Es alto, poderoso y posee un carácter caprichoso que oscila entre el buen humor y la crueldad absoluta en pos del oro. Le cortaron la pierna izquierda tras golpearse, cuando era intendente del barco del capitán Flint, en la costa Malabar. En lugar de pata de palo usa una muleta, «que manejaba con enorme destreza, saltando con ella como si fuera un pájaro». En la *General History of the Pirates*, del capitán Johnson, figura una descripción memorable de «un sujeto con patillas enormes y pata de palo, cargado de pistolas, igual que el hombre que en el almanaque aparece con dardos, que sube al alcázar juramentando y lanzando sapos y culebras por la boca».<sup>[7]</sup> Es posible que Stevenson se acordase vagamente de esa figura cuando desarrolló el personaje de John Silver *el Largo*, aunque siempre aseguró que su cocinero de a bordo se basaba en su amigo W. E. Henley, escritor y poeta que causaba una impresión imborrable en cuantos le conocían. Lloyd Osbourne lo describió como «un sujeto corpulento, ceñudo y de hombros anchos, tupida barba roja y muleta; jovial, sorprendentemente inteligente y con una risa que resuena como la música. Nunca hubo nadie igual a William Ernest Henley; poseía una chispa y una vitalidad inimaginables y volvía loco a cualquiera».<sup>[8]</sup>

Henley era hijo de un librero de Gloucester, y de niño enfermó de artritis tuberculosa, lo que le dejó lisiado y lo llevó a que tuviesen que amputarle un pie. Viajó a Edimburgo para consultar al eminente profesor Lister acerca de su enfermedad, y durante su estancia en la capital escocesa le presentaron a Stevenson. Aunque poseía escaso talento en tanto escritor, Henley se convirtió en editor vigoroso e independiente de varias revistas y antologías. En una carta dirigida a Henley desde Suiza, poco después de terminar la redacción de *La isla del tesoro*, Stevenson escribió: «Tengo que hacerte una confesión. Fue la contemplación de tus fuerzas y tu genialidad mermadas la que dio origen a John Silver en *La isla del tesoro*. Evidentemente, en otros aspectos o características no guarda la menor relación contigo; sin embargo, la idea del hombre tullido que gobierna y que es temido por su voz procede totalmente de ti».<sup>[9]</sup> Más adelante, Stevenson se explayó sobre el tema y explicó que su propósito había consistido en escoger a un amigo admirado, privarlo de sus mejores cualidades, reducirlo a su fuerza y su genialidad, e intentar expresar esas características en el personaje de un tosco marinero.

En lo que a la piratería se refiere, lo más sorprendente de *La isla del tesoro* radica en que los personajes y los detalles marineros son totalmente convincentes. A diferencia del capitán Marryat, que sin duda conoció a algunos piratas y que en su obra sólo fue capaz de plasmar personajes teatrales, Stevenson jamás se había cruzado con un pirata, pero se las apañó para crear un amplio reparto de individuos vehementes y asesinos y evocar una atmósfera verdadera de traiciones y violencia gratuita. El asesinato de Tom Morgan a manos de John Silver *el Largo* tiene lugar con tanta facilidad que Jim Hawkins queda horrorizado. La confrontación de Jim con el perverso Israel Hands es digna de una pesadilla. Igualmente agudas son las descripciones de la *Hispaniola* en alta mar, que cabecea sin cesar ante los vientos alisios, «sumergiendo de vez en cuando el bauprés y soltando un chorro de espuma». En 1890, W. B. Yeats aseguró a Stevenson que *La isla del tesoro* era el único libro que su abuelo navegante siempre había apreciado, y resulta fácil comprender los motivos. Stevenson no sólo utiliza convincentemente el lenguaje mariner, sino que comprende las cuestiones más sutiles de la navegación y la náutica. Todo ello se explica por su educación. Su padre y su abuelo fueron destacados fareros y con frecuencia realizaron viajes de inspección por la costa y las islas escocesas. En principio, esperaban que Stevenson siguiese sus pasos, por lo que el joven dedicó tres años a formarse como farero y en ocasiones aprovechó las vacaciones estivales para navegar en los yates de la Lighthouse Commission. En junio de 1869, acompañó a su padre en el *Pharos* durante una visita a las islas Orcadas, y en 1870 inspeccionó los faros de Pentland Firth y las Hébridas. Aunque abandonó su proyecto de consagrarse al servicio farero, Stevenson no cesó de viajar, frecuentemente por mar. En el verano de 1874, navegó en compañía de dos amigos por las Hébridas interiores a bordo del yate *Heron* y, en 1876, viajó en canoa por los ríos y los canales del norte de Francia (experiencia que más adelante plasmaría en *An Inland Voyage, Viaje tierra adentro*). Dos años antes de escribir *La isla del tesoro* cruzó el Atlántico en una nave que en modo alguno se parecía a la goleta *Hispaniola*: la ida desde Clyde la realizó en el buque de pasajeros *Devonia* y volvió en el *City of Chester*, transatlántico del Real servicio de correos. Varios años después, tras convertirse en escritor afamado, viajó con asiduidad por las islas del Pacífico.

Resulta imposible exagerar la influencia que *La isla del tesoro* ejerció en nuestra percepción de los piratas. Stevenson los vinculó para siempre con mapas, goletas negras, islas tropicales y marinos con una sola pierna y el loro apoyado en el hombro. El mapa con una cruz que señala la situación del tesoro enterrado se ha convertido en uno de los artilugios piratas más conocidos, y resulta tan atractivo que se ha añadido al repertorio de juegos infantiles y convertidos en característica habitual de numerosas aventuras. Se trata de un rasgo totalmente ficticio, que debe su popularidad al dibujo garabateado de la isla del tesoro que suele reproducirse como portada de la obra de Stevenson.

Por otro lado, las patas de palo y los loros no fueron artilugios literarios. Al igual

que los marineros heridos que acababan su vida en el hospital de Greenwich, los piratas estaban expuestos a sufrir heridas graves cuando se encargaban del barco en plena tormenta o atacaban otra nave. En 1684, Robert Dangerfield formaba parte de la tripulación de un barco pirata que atacó a un mercante holandés en la costa de África Occidental. Ambas naves lanzaron andanadas y como resultado dos piratas murieron y cinco fueron heridos, «dos de los cuales perdieron, respectivamente, una pierna».<sup>[10]</sup> El capitán Skyrn, al mando de uno de los barcos piratas de Bartholomew Roberts, perdió la pierna de un disparo, durante la refriega con el *Swallow*. Israel Hynde, contramaestre del *Ranger*, también perteneciente a la flota de Roberts, perdió el brazo en el mismo combate.<sup>[11]</sup> El tratamiento de las heridas era casi siempre chapucero y rápido. William Philips resultó herido en la pierna izquierda durante una escaramuza entre dos naves piratas, pero, como no había médico a bordo de ninguna de las dos, decidieron que el carpintero del barco era el hombre más capacitado para abordar la tarea. El maestro calafateador sacó la sierra más grande del baúl de herramientas y puso manos a la obra, «como si cortase un tablón por la mitad, la pierna no tardó en quedar separada del cuerpo del herido».<sup>[12]</sup> Con el propósito de cauterizar la herida, el carpintero calentó el hacha, pero con esta herramienta resultó menos hábil que con la sierra y quemó más carne de la necesaria. Philips sobrevivió milagrosamente a la intervención.

Stevenson sabía perfectamente lo que hacía cuando asignó la profesión de cocinero de a bordo a John Silver *el Largo*. En la Marina real era corriente escoger al cocinero entre los marineros incapacitados. En su relato irreverente sobre la vida a bordo a principios del siglo XVIII, Ned Ward describe al cocinero como «un sujeto capaz en la última guerra y habría seguido siéndolo de no ser por la bala perdida en L'Hogue, que le arrancó una extremidad y lo convirtió en cocinero de a bordo».<sup>[13]</sup> Thomas Rowlandson, famoso caricaturista y pintor de la Inglaterra georgiana, realizó una encantadora serie de acuarelas que ilustran los diversos rangos y oficios de la marina. Representa al cocinero de a bordo manteniendo el equilibrio sobre la pata de palo mientras, con ayuda de una cuchara de mango largo, remueve el rancho en un caldero humeante.

La popular relación entre piratas y loros también se remonta a *La isla del tesoro*. John Silver *el Largo* guardaba el loro en una jaula de la cocina de la *Hispaniola*, si bien el ave también le acompañaba cuando desembarcaba. Se decía que el loro, llamado *Capitán Flint*, tenía doscientos años y había estado en Madagascar y Portobelo. Arthur Ransome acrecentó el vínculo entre piratas y loros en sus relatos de aventuras de niños que pasaban las vacaciones estivales en el distrito de los lagos de Inglaterra y en otros puntos. Estas historias han perdido parte de su atractivo para los pequeños de nuestros días, pero fueron enormemente populares para los pequeños ingleses de los años treinta, cuarenta y cincuenta del siglo XX. En *Swallows and Amazons*, editado por primera vez en 1930, Nancy y Peggy Blackett interpretan los papeles de piratas e izan el pabellón en el palo de su bote de vela de trece pies.

Tienen un tío, pirata jubilado, que vive en una casa flotante. Ransome pone de manifiesto su deuda con *La isla del tesoro* al llamar capitán Flint al tío y dotarlo de un loro verde. En cierto momento, Peggy Blackett comenta: «Enseñamos a decir “piezas de a ocho” al loro para que fuera un buen compañero en nuestro viaje a la isla del Gato salvaje, pero sólo dice “pretty Polly”, por lo que no sirve de nada». El capitán Flint y el loro aparecen en varios relatos posteriores, sobre todo en *Peter Duck*, que narra un viaje al Caribe en busca de un tesoro enterrado.

Era corriente que los marinos que surcaban las aguas de los trópicos regresasen con aves y animales como recuerdo de sus viajes. Los loros se volvieron muy populares porque eran pintorescos, aprendían a hablar y a bordo resultaban más fáciles de cuidar que los monos y otros animales salvajes. Por otro lado, se pagaban bien en los mercados de pájaros tan característicos de Londres en el siglo XVIII. En septiembre de 1717, Michael Bland publicó un anuncio en *The Post-Man*, en el que declaraba que «loros de cabeza roja de Guiney y dos excelentes loros parlantes de Buenos Aires, así como varios loritos que ya hablan» se vendían en The Leopard and Tyger, de Tower Dog, cerca de Tower Hill. En el siguiente número de *The Post-Man*, David Randall lo superaba al anunciar la venta en Porter's Lodge, de Charing Cross, de «loros que hablan inglés, holandés, francés y español y silban cuando se les da la orden; loritos de cabeza roja, muy dóciles y encantadores».<sup>[14]</sup>

Cuando el capitán John Piers, de Padstow, fue detenido por piratería, durante el interrogatorio se supo que un vecino había comprado su loro en la isla de Lundy. Existen varias referencias a los loros en *A Cruising Voyage Round the World*, libro de Woodes Rogers, de 1712, pero el relato más interesante sobre la costumbre bucanera de coleccionar y tener loros aparece en la descripción de William Dampier sobre su segundo viaje a América del Sur. En 1676, se encontraba en la bahía de Campeche, cerca de Veracruz, y comprobó que los loros domesticados que vio allí eran los más grandes y bonitos de su especie en las Antillas:

Eran de color rojo y amarillo, irregularmente mezclados, parloteaban alegremente y casi no hubo nadie que se abstuviera de enviar a bordo uno o dos ejemplares. De modo que con las provisiones, los cofres, las jaulas con gallinas y con loros, nuestros barcos quedaron llenos de madera con la que pretendíamos navegar.<sup>[15]</sup>

¿Pero, quiénes fueron exactamente los piratas y de dónde surgieron? En su abrumadora mayoría se trató de navegantes: una muestra de setecientos individuos condenados por piratería entre 1600 y 1640 demuestra que el 73% se definió como marinero o marino.<sup>[16]</sup> El porcentaje fue aún mayor en los años veinte del siglo XVIII, durante la edad de oro de la piratería. El análisis que Marcus Rediker lleva a cabo sobre los piratas angloamericanos que en ese período actuaron en el Atlántico occidental y en el Caribe, demuestra que el noventa y ocho por ciento de ellos habían sido antiguos navegantes al servicio de la Marina mercante, la Armada o habían servido en naves corsarias.<sup>[17]</sup> En su mayor parte, se trataba de marinos mercantes que se unieron voluntariamente a los piratas cuando capturaron sus barcos.

El que casi todos los piratas fueran navegantes profesionales explica muchas cosas. Da cuenta de su capacidad de realizar largas travesías que, a menudo, los trasladaron desde la costa americana hasta África y el océano Índico. Aclara su capacidad de abrirse paso entre los traicioneros arrecifes y bancos de arena del Caribe y que con tanta frecuencia se librasen del cerco impuesto por la Marina. También ayuda a comprender su comportamiento y su actitud ante la vida.

En los tiempos de la navegación a vela, los marinos eran una raza aparte. Utilizaban una jerga tan plagada de tecnicismos que para el resto de los mortales resulta prácticamente ininteligible. Conocemos expresiones como «¡Al abordaje!» o «¡A la arboladura!» gracias a las escenas cinematográficas de a bordo, pero muy pocos podríamos cumplir las siguientes instrucciones:

Levantad el apagapenol y poned en el martillo el sobrancero de los chafaldetes (no demasiado tensos), el sobresaño, el cabo de pie y el cuerpo del velamen; esmeraos y que no caiga hacia abajo ni cuelgue a popa. Elevad el martillo en la verga, alisándola bien a popa y ceñid el matapiol en torno al palo y el lantión, si es que lo hay, a la ostaga.

Este comentario procede de *The Seaman's Manual*, de R. H. Dana, de 1844. Más desconcertantes si cabe resultan algunas frases que los navegantes utilizaron en el siglo XVII. A continuación, se cita un extracto de un libro de sir Henry Mainwaring, antiguo pirata:

Si el barco navega ante el viento o, como dicen, entre dos velas, el que pilota utiliza estos términos con respecto a él ante el timón: *estribor, babor, el timón en medio del barco...* Si la nave navega a viento o a vientos de una cuarta, dicen *de costado, mantener el costado, no caer, basta de desgaste, pegado a, tocar el viento, cuidado con la embazadura de sotavento*; a su manera, todas las expresiones dan a entender lo mismo y pretenden indicar a quien lleva el timón que mantenga al barco a favor del viento.<sup>[18]</sup>

Además de utilizar frases y expresiones específicas de la vida en el mar, el aspecto de los navegantes también era peculiar. Tenían las caras y los brazos quemados, curtidos y del color nuez típico de Billy Bones, el capitán de R. L. Stevenson. Solían exhibir cicatrices y lesiones causadas por el manejo del velamen y los aparejos en condiciones meteorológicas adversas. Tras meses de mantener el equilibrio en la cubierta que subía y bajaba, acababan por balancearse al caminar, pero, por encima de todo, se distinguían por su vestimenta. En los primeros años del siglo XVIII, la mayoría de los hombres de tierra firme lucían casacas y chalecos largos, pantalones hasta la rodilla y medias. Por su parte, los marineros llevaban chaquetas azules cortas encima de las camisas de cuadros y pantalón largo de lona o «bombachos» holgados que, hasta cierto punto, parecían una falda pantalón. Por añadidura, solían gastar chaleco rojo y se tapaban el cuello con una bufanda o pañuelo no muy ceñidos.<sup>[19]</sup>

En su inmensa mayoría, los piratas vestían variaciones de ese atuendo tradicional que era resistente y práctico; unos pocos llevaban prendas más exóticas, robadas a las naves capturadas o confeccionadas con las sedas y terciopelos saqueados. Kit Oloard usaba «pantalón y chaqueta de terciopelo negro, medias de seda de color carmesí, sombrero de fieltro negro, barba castaña y cuello de la camisa bordado con seda

negra».<sup>[20]</sup> John Stow comentó que dos piratas que en 1675 estaban a punto de ser ejecutados regalaron sus elegantes atuendos, incluidos los pantalones cortos de tafetán rojo, los jubones de terciopelo con botones dorados y las camisas de terciopelo con encaje de oro. Parece evidente que los capitanes piratas adoptaron la vestimenta de los oficiales navales o los capitanes mercantes, que durante ese período copiaron el estilo de los caballeros ingleses. Según el capitán Johnson, cuando en 1722 libró su última batalla naval, el capitán pirata Bartholomew Roberts «lucía llamativos chaleco y pantalón corto de damasco carmesí, pluma roja en el sombrero y rodeaba su cuello una cadena de oro de la que colgaba una cruz de diamantes».<sup>[21]</sup>

Los hombres que se convirtieron en cabecillas piratas no fueron los héroes perfectamente definidos que interpretaron Errol Flynn y Douglas Fairbanks padre en el cine, ni los alegres pícaros que aparecen en *The Pirates of Penzance*, de Gilbert y Sullivan. Se trataba de individuos rudos, implacables y capaces de cometer crueldades desafortunadas y asesinatos. La tripulación los elegía por votación, y los sustituía si no satisfacían los requisitos de la mayoría de los hombres bajo su mando. Esperaban que fuesen osados y decididos a la hora de actuar y expertos en navegación y náutica. Por encima de todo, debían poseer una personalidad lo suficientemente fuerte como para mantener unido a un grupo indisciplinado de marineros. Los piratas que actuaron en las Antillas procedían de diversas naciones marineras y muchos fueron esclavos negros, por lo que el sentimiento patriótico no los unía en grado alguno. La mayoría de los piratas fueron, por naturaleza, rebeldes y perezosos. Alcanzaron fama por soltar tacos y por sus descomunales borracheras que, con frecuencia, desembocaron en peleas y en actos de violencia. Se unieron atraídos por el señuelo del saqueo y el deseo de conseguir una vida fácil, pero su asociación estuvo siempre pendiente de un hilo.

Por sorprendente que parezca, existen muy pocas descripciones detalladas del aspecto de los cabecillas piratas, y las que tenemos resultan muy poco halagüeñas. Cuando en 1698 el *Beckford Galley* fue capturado por los piratas en las cercanías de Madagascar, los armadores publicaron la siguiente descripción: «Ryder el pirata, en este momento al mando del *Beckford Galley*, es un sujeto de tamaño mediano, piel atezada, propenso por su aspecto a ser de constitución tosca, con el pelo corto y castaño y capaz, cuando bebe, de pronunciar un puñado de palabras en portugués o árabe».<sup>[22]</sup>

El capellán de la prisión de Newgate definió al capitán escocés Alexander Dolzell, ejecutado por piratería en 1715, como «marino de profesión, persona pernicioso y peligroso; por naturaleza de mala disposición, taciturno y testarudo».<sup>[23]</sup>

Igualmente desagradable fue Philip Lyne, que desarrolló la costumbre de torturar y matar a los capitanes de las naves que capturaba. Confesó que había asesinado a treinta y siete patrones de veleros y a una cantidad indeterminada de marineros de primera. La *Boston Gazette* del 28 de marzo de 1726 incluyó un gráfico relato del aspecto de Lyne y de los tripulantes a punto de ser juzgados en Barbados tras ser



## atrapados en la costa de América del Sur:

El comandante abría la marcha, con cerca de veinte piratas más, y ante ellos se extendía la bandera de seda negra, con la representación de un hombre a tamaño natural, el machete en una mano y la pistola en la otra; estaban bastante heridos y sólo iban cubiertos de harapos, por lo que resultaban muy desagradables y olían muy mal a medida que avanzaban, sobre todo el comandante Lyne; le habían arrancado un ojo y parte de la nariz, que le colgaba de la cara.

La descripción más memorable de un pirata es la de Barbanegra en la *General History of the Pirates*, del capitán Johnson. Aunque se cita a menudo, merece la pena repetirla porque Barbanegra se ha convertido en leyenda y, junto a personajes literarios como el capitán Garfio, John Silver *el Largo* y el corsario de Byron, es el principal responsable de la imagen del pirata que, con el paso de los años, se ha popularizado:

El capitán Teach adoptó el apodo de Barbanegra por la gran cantidad de pelo que, cual un temible meteoro, le tapaba toda la cara, y que asustó a América más que cualquiera de los planetas que han aparecido en mucho tiempo.

La mentada barba era negra y la dejó crecer hasta una longitud extravagante; en cuanto al ancho, le llegaba hasta los ojos; estaba acostumbrado a sujetarla con cintas, con trenzas pequeñas, a la manera de nuestras pelucas de Ramilies, y a ponérsela detrás de las orejas; en el momento de la acción, se colgaba de los hombros un cabestrillo con tres pares de pistolas y acomodaba las pistoleras como los bandoleros; también encajaba largas cerillas encendidas debajo del sombrero, que iluminaban los lados de su cara; sus ojos eran feroces y salvajes por naturaleza, todo lo cual le convertía en una figura de la que la imaginación no puede hacerse una idea; una figura de una furia o del infierno no podría resultar más aterradora.<sup>[24]</sup>

Esta imagen temible no procede únicamente de la imaginación de Johnson. Henry Bostock, capitán del balandro *Margaret*, fue atacado por Barbanegra al amanecer del 5 de diciembre de 1717. Más tarde, lo describió como «un hombre alto y parco, de barba negrísima y muy larga».<sup>[25]</sup> El teniente de navío Maynard, oficial naval que dirigió la expedición contra Barbanegra y luchó a muerte con él en la cubierta de su barco, comentó en una carta dirigida a otro oficial que el capitán Teach «respondía al nombre de Barbanegra porque se dejó crecer la barba y la ataba con cintas negras».<sup>[26]</sup>

Numerosos relatos de ataques piratas confirman la práctica de entrar en acción armados hasta los dientes. El hecho de llevar varias pistolas no era tan sólo una forma de asustar al enemigo, sino que se trataba de una precaución sensata. En el mar, las pistolas de llave de chispa no eran fiables y si una no funcionaba debido a que la carga se había humedecido, la segunda podía salvar la situación. Cuando entró en batalla contra el buque de guerra *Swallow*, de 40 cañones, Bartholomew Roberts llevaba dos pares de pistolas colgadas del extremo de una tira de seda, colocada sobre los hombros «a la manera de los piratas».<sup>[27]</sup> Existe una confirmación interesante de esta práctica gracias a los objetos recuperados del *Whydah*, el barco pirata hundido: en la popa se encontró una pistola de diseño elegante y ornadas volutas de latón; en su empuñadura habían atado casi un metro de cinta de seda. Los piratas también tenían la costumbre de portar armas cuando no estaban en acción. En 1716, Robert Drury visitó un asentamiento pirata en Madagascar y comprobó que los hombres

vivían con cierto lujo en las plantaciones de su propiedad. Entre ellos figuraba un holandés llamado John Pro, que hablaba inglés bastante bien. «Vestía casaca corta con grandes botones chapados y otras prendas agradables, aunque no llevaba zapatos ni medias. En el cinto se había colocado un par de pistolas y esgrimía una tercera en la diestra. El otro sujeto vestía a la inglesa, con dos pistolas en el cinturón y otra en la mano, lo mismo que su compañero».<sup>[28]</sup>

Al igual que los marinos, la mayoría de los piratas rondaron la veintena. La edad media de un pirata de principios del siglo XVIII era de veintisiete años, exactamente la misma que la de un marino mercante del mismo siglo y similar a la media de edad de los marineros de la Armada británica.<sup>[29]</sup> Las exigencias físicas de hacer funcionar un velero hiciera el tiempo que hiciese fueron el principal motivo de la juventud de las tripulaciones. Necesitaban agilidad, salud, resistencia, cierta cantidad de fuerza física y la capacidad de soportar grandes incomodidades tanto en cubierta como debajo. Al margen de los peligros evidentes de recoger lonas húmedas que aleteaban cientos de pies por encima de una cubierta cabeceante, existía la exigencia permanente de halar cabos a cualquier hora del día o de la noche y la posibilidad de tener que soportar frío y humedad durante interminables jornadas.

Los piratas que actuaron en las Antillas y en el litoral americano procedían de diversos países marinos. Durante el siglo XVII, la mayoría de los embarcados en los veleros bucaneros eran franceses o británicos, si bien las tripulaciones solían ser internacionales. De los quinientos sujetos que en 1668 participaron en el ataque de Henry Morgan a Portobelo, varios eran holandeses, había unos cuantos franceses, italianos, portugueses, mulatos o negros y el resto eran británicos.<sup>[30]</sup> La mayoría de los ataques que el Caribe sufrió en los primeros años del siglo XVIII fueron obra de los corsarios franceses y, en los años posteriores a 1725, los gobernadores coloniales denunciaron numerosos ataques de los guardacostas españoles, que se extralimitaron con respecto a las instrucciones de defender las posesiones españolas y se dedicaron a la piratería. Los piratas que aterrorizaron el Caribe aproximadamente entre 1715 a 1725 y que utilizaron como base la isla de Nueva Providencia, en las Bahamas, pertenecieron de manera abrumadora a las naciones angloparlantes. Cerca del 35%, con mucho el grupo más numeroso, fueron ingleses nativos; a continuación, figuran los nacidos en las colonias americanas, que rondaban el 25% del total; el 20% era de las colonias antillanas, sobre todo de Jamaica, Barbados y las Bahamas; el 10% de los piratas fueron escoceses, el 8% galeses y hubo unos pocos suecos, holandeses, franceses, españoles y portugueses.<sup>[31]</sup>

No es sorprendente comprobar que el lugar de nacimiento de la mayoría de los piratas fuera un puerto de mar. Por ejemplo, la mayoría de los piratas ingleses vieron la luz en Londres, aunque también hubo quienes nacieron en Bristol y en el suroeste de Inglaterra. Los piratas americanos procedían de Boston, Charleston, Newport, Nueva York, Salem y otros puertos de la costa este.

Una cantidad considerable de los hombres que viajaron a bordo de los barcos piratas fueron negros. Christian Tranquebar navegaba en un barco que en 1721 fue atacado por dos naves comandadas por Bartholomew Roberts, e informó de que el buque de Roberts estaba tripulado por ciento ochenta blancos y cuarenta y ocho negros criollos franceses; su escolta, un bergantín goleta, estaba tripulado por cien blancos y cuarenta negros franceses.<sup>[32]</sup> Tras la batalla del cabo López, que tuvo lugar en la costa africana, el capitán Chaloner Ogle reunió a los que iban a bordo de las naves de Roberts y contó que seguían con vida ciento ochenta y siete blancos y setenta y cinco negros. El mismo patrón se repite en otras naves piratas. El gobernador Phenny comunicó desde Nueva Providencia que el *Good Fortune*, el bergantín goleta pirata comandado por Anstead, contaba con una tripulación de sesenta blancos y diecinueve negros cuando, en junio de 1721, atacó un barco de Bristol en las proximidades de Jamaica.<sup>[33]</sup> Sabemos que los tripulantes de Edward England, William Moody y Richard Frowd eran blancos y negros y se informó de que la tripulación de Agustín Blanco se componía de «ingleses, escoceses, españoles, mulatos y negros».<sup>[34]</sup>

No queda clara la situación exacta de los negros a bordo de las naves piratas. Se ha postulado que la naturaleza democrática de los piratas y su desprecio por las costumbres al uso los llevó a recibir a los negros como compañeros en igualdad de condiciones. También se ha dicho que los esclavos escapados de las plantaciones antillanas embarcaron en los barcos piratas porque a bordo encontraron refugio y alcanzaron la libertad. Se trata de una idea romántica que los datos no corroboran. Los piratas tuvieron los mismos prejuicios que otros blancos occidentales. Consideraban a los esclavos negros como mercancías que se compran y se venden, y a bordo de las naves los usaron para realizar las tareas más duras y humildes: bombear, desembarcar en busca de leña y agua, lavar, fregar y desempeñar la función de criados del capitán pirata. El relato de Robert Dangerfield sobre los dos años que pasó a bordo de un barco pirata incluye la descripción del ataque a una nave francesa en la costa occidental de África. Los piratas se alzaron con un botín de 50 toneladas de hierro, 25 pipas de coñac, varias balas de hilo y dieciséis negros, que posteriormente vendieron al gobernador inglés de Gambo.<sup>[35]</sup> En 1681, cuando emprendió una expedición bucanera, William Dampier refirió que la dotación estaba compuesta de cuarenta y cuatro blancos, un indio hispano, dos indios misquitos, todos los cuales portaban armas, «y cinco esclavos tomados en los mares del Sur, que correspondieron a nuestra parte».<sup>[36]</sup> El que los esclavos no fueran armados es indicio de su condición de criados del resto de la tripulación. Cuando asaltaron las ciudades españolas de América Central, los cabecillas bucaneros L'Ollonais y Henry Morgan consideraron a los esclavos como parte del botín. Morgan murió rico en Jamaica y entre sus bienes se incluía a ciento nueve esclavos negros.

El pormenorizado estudio de Robert Ritchie sobre el capitán Kidd pone de manifiesto que en su nave emplearon esclavos para realizar las tareas pesadas, aunque

más que a negros apelaron a los lascars del océano Índico, porque en esa zona del mundo eran más asequibles. En el período culminante de la actividad pirata en las Antillas, hacia 1720, hubo numerosos informes de piratas que atraparon buques de esclavos e incluso desembarcaron a fin de robar esclavos negros de las islas. En 1724, un grupo de mercaderes que comerciaba con Jamaica escribió al Consejo de comercio y plantaciones londinense y se quejó de que los piratas eran los responsables de «los estragos y la destrucción de las naves empleadas en el tráfico de negros, del que depende, principalmente, la existencia de nuestras colonias».<sup>[37]</sup>

\* \* \*

Una característica compartida por muchas películas de piratas y varias novelas es la representación del capitán pirata como aristócrata, o como hombre educado y de cierta posición social, que se dedica a la piratería por culpa de alguna desgracia sufrida en el pasado reciente.

El héroe de la cinta *Capitán Blood* es un apuesto médico inglés interpretado por Errol Flynn, condenado a la esclavitud en las Antillas porque lo descubrieron curando a un soldado rebelde herido. El protagonista escapa, se apodera de una nave y se convierte en capitán pirata. En *El pirata negro*, Douglas Fairbanks padre es un duque que se une a los piratas con la intención de vengarse de los filibusteros que asesinaron a su padre. A decir verdad, entre los piratas angloamericanos de principios del siglo XVIII no hubo aristócratas, si bien el siglo anterior contó con varios. El más interesante fue sir Henry Mainwaring, que en 1602 se graduó en el Brasenose College de Oxford, estudió derecho en el Inner Temple y, tras una temporada en el ejército, compró una nave al afamado maestro de hacha o carpintero de ribera Peter Pett y se hizo a la mar para ejercer la piratería. Entre 1613 y 1615 asaltó barcos españoles tanto en el canal de la Mancha como en la costa española. Volvió a Inglaterra, fue indultado y emprendió una carrera jalonada de éxitos como comisionado naval, parlamentario y escritor de temas marítimos. Entre sus obras, figura un tratado titulado «Sobre los orígenes, las prácticas y la supresión de los piratas».<sup>[38]</sup>

Menos éxito tuvo sir Francis Verney, que abandonó Inglaterra tras discutir con su madrastra por la herencia. Se unió a los corsarios del Mediterráneo, «asoló a sus compatriotas y trasladó a Argel botines pertenecientes a los mercaderes de Poole y Plymouth». Más tarde, lo capturaron los corsarios sicilianos y cumplió dos años de condena como esclavo de galera. Murió a los treinta y un años en el hospital de Santa María, en Messina. William Lithgow lo visitó poco antes de que muriera e informó de que Verney «imploraba la muerte en medio de la calamidad más extrema de la miseria absoluta».<sup>[39]</sup>

En la época isabelina, hubo varios aristócratas y terratenientes acaudalados estrechamente vinculados a los piratas y contrabandistas que operaron en el litoral

británico, por lo que se beneficiaron de sus actividades. Esos personajes incluyen a sir Richard Edgcombe, sir Robert Rich, el galés sir Richard Bulkely de Beaumaris y sir John Killigrew y su esposa, lady Killigrew, del castillo de Pendennis, en Cornualles.

Quizá fue lady Killigrew quien sirvió de inspiración para la creación de la novela *Frenchman's Creek*, de Daphne du Maurier. El héroe francés del relato es uno de los piratas literarios más románticos que existen. Tiene una bonita casa en Bretaña y, lisa y llanamente, se dedica a la piratería por la sensación de peligro y las emociones que le produce. Posee un bello barco bautizado con el nombre de *La Mouette*, con el que lleva a cabo osadas incursiones en la costa de Cornualles. Se muestra encantador con lady Saint Colomb, la hermosa heroína de la novela, que se siente muy impresionada porque el pirata lee las baladas y poemas de Ronsard y dedica horas a dibujar aves acuáticas. Cabe destacar que no guarda el menor parecido con la inmensa mayoría de hombres vulgares que, a comienzos del siglo XVIII, infestaron las rutas navieras del Atlántico. De todos modos, hubo un puñado de piratas cultos, entre los que destaca el comandante Stede Bonnet. Durante la vista contra él, celebrada en Charleston, Carolina del Sur, el juez lo describió como «un caballero que ha tenido la ventaja de contar con una educación humanista y que, en líneas generales, es un estimado hombre de letras». Bonnet había llevado una vida cómoda en la isla de Barbados hasta que, súbitamente, se hartó de su existencia. De su propio bolsillo, equipó un balandro con 10 cañones, reunió una tripulación de setenta miembros y se consagró a la piratería. Saqueó diversas naves en la costa próxima a Virginia y Carolina y, a continuación, se unió a Barbanegra y su dotación. El problema de Bonnet consistió en que carecía de experiencia marinera y, por lo tanto, no estaba en condiciones de comandar una nave. Barbanegra lo convenció de entregar el balandro, del que un marino experimentado se hizo cargo en tanto capitán. El 11 de noviembre de 1717, el *Boston News Letter* publicó que Bonnet había sido avistado en el barco de Barbanegra y que «no tiene mando, deambula de aquí para allá en chaqué y luego se dedica a sus libros, de los que cuenta a bordo con una considerable cantidad».

Durante el juicio, echaron en cara a Bonnet sus orígenes y su educación, lo que proporcionó al juez la oportunidad de pronunciar un largo discurso moralizador. Bonnet quedó totalmente abrumado cuando lo condenaron a muerte. «Su actitud patética al oír la sentencia afectó profundamente a los habitantes de la provincia, en especial a las mujeres».<sup>[40]</sup> Envió una carta conmovedora al director de la cárcel, pero no le sirvió de nada. Lo colgaron en el patíbulo instalado en el muelle del puerto de Charleston.

Además de John Silver *el Largo*, el pirata literario más memorable es el capitán Garfio, el malvado de *Peter Pan*, de J. M. Barrie. Aunque en el teatro no siempre se lo representa como aristócrata, el texto de Barrie deja claro que el capitán Garfio ha contado con el beneficio de la mejor de las educaciones. Su característica más alarmante es, por descontado, el garfio que sustituye la mano que un cocodrilo le ha arrancado, pero se distingue del resto de la tripulación por «la elegancia de su

dicción, incluso cuando juramenta», y por su indumentaria, que se basa en la de Carlos II, el desenvuelto monarca de los Estuardo al que, según le dijeron, se parecía mucho. En 1927, muchos años después de la primera representación de *Peter Pan*, Barrie desveló en una charla con los alumnos de Eton que el capitán Garfio había estudiado en ese centro y en Balliol. Los libros que sacó de la biblioteca de su centro de Oxford incluían obras de poesía, en su mayor parte de la escuela de Lakeland. «Ocasionalmente, dichas obras se encuentran en librerías de viejo y como nombre del dueño figura “Jacobus Garfio”».

A diferencia de Robert Louis Stevenson, que hasta la publicación de *La isla del tesoro* apenas era conocido fuera de un reducido círculo literario, el escocés J. M. Barrie ya era un célebre escritor y dramaturgo cuando creó *Peter Pan*.<sup>[41]</sup> Su tercera novela, *The Little Minister*, fue aclamada como un texto genial, y diversas obras de teatro que permanecieron mucho tiempo en cartel, incluida *The Admirable Crichton*, de 1902, le proporcionaron aplausos y riqueza. Sin duda, su fama contribuyó a superar las dificultades que planteó la puesta en escena de *Peter Pan*. Cuando le mostraron el argumento, el famoso apoderado Herbert Beerbohm Tree pensó que Barrie había perdido los cabales y lo rechazó; de todos modos, la reacción del productor estadounidense Charles Frohman fue muy distinta. Cuando Barrie le leyó la obra, enseguida se percató de que estaba ante un ganador y le prestó todo su apoyo.

Los celos de Beerbohm Tree resultan comprensibles. La caprichosa historia de un niño que nunca crece y el reparto, que incluye una perra enorme, sirenas, niños perdidos, pieles rojas, una tripulación de piratas disparatados y un cocodrilo que se ha tragado un reloj que tictaquea ya eran bastante raros. Más desorbitadas resultaron las exigencias escénicas, que incorporaban largas secuencias de vuelo, decorados complejos y una lupa reductora gigante para miniaturizar a la actriz que interpretó el papel de Campanilla. En cualquier caso, el productor y el dramaturgo estaban decididos a salvar todos los obstáculos. Contrataron al ballet volador de George Kirby para que diseñase un nuevo tipo de equipo de vuelo, encargaron el vestuario al artista William Nicholson y el reparto estuvo encabezado por Gerald du Maurier, que interpretó los papeles del señor Darling y del capitán Garfio, y por Nina Boucicault, que representó a Peter Pan.

Los ensayos fueron caóticos y Barrie tuvo que modificar y reescribir el argumento sobre la marcha. La primera representación estaba programada para el 22 de diciembre de 1904, pero tuvieron que posponerla, pues la tramoya para subir la casita hasta la copa de los árboles no estaba preparada; también hubo problemas graves con la instalación del decorado del barco pirata del tercer acto. Los rumores sobre la magnífica producción de la nueva obra de Barrie se propagaron por Londres, lo que dio lugar a que el 27 de diciembre se presentase un público extraordinariamente expectante a fin de asistir a la primera representación. La acogida fue impresionante y, enormemente aliviado, Barrie envió un telegrama a Charles Frohman, de Nueva York: «Peter Pan bien. Parece un gran éxito».<sup>[42]</sup> Había

ido mucho más que bien. Los niños quedaron fascinados y se prendaron de Peter y Wendy. Los críticos se deshicieron en alabanzas y valoraron, sobre todo, «la maravillosa fertilidad de los toques humorísticos y patéticos» de Barrie. Todos disfrutaron de las escenas de vuelo y de la sentida interpretación de un elenco con talento.

Aunque los piratas sólo son un elemento de la trama, resulta evidente que Barrie disfrutó con su creación. Realiza varias alusiones a *La isla del tesoro* (era amigo y admirador de Stevenson) y a los piratas históricos que conocía gracias a la *General History of the Pirates*, del capitán Johnson. La nave de Garfio está anclada en el fondeadero del capitán Kidd y se nos dice que el propio Garfio era contraamaestre de Barbanegra y «el peor de todos». Barrie también se divierte con las expresiones náuticas y a menudo las enlaza de manera ininteligible: «Amarra y vira, somos piratas. Si perdemos la vida, ¡abajo, hasta la vista!». Es hartamente improbable que un adulto se crea que los piratas auténticos se parecían al contraamaestre Smee, el de las gafas y la máquina de coser, o al caballero Starkey, en el pasado «portero de una escuela pública», pero el capitán Garfio está hecho de otra pasta. Se trata de un personaje más grande que la vida misma y se ha convertido en uno de los malos más queridos, tanto de la gran pantalla como de los escenarios. El papel es un premio para cualquier actor y lo han interpretado figuras famosas como Charles Laughton, Boris Karloff, Alastair Sim, Donald Sinden y Dustin Hoffman. A lo largo de los años, se ha creado toda una industria en torno a Peter Pan. En teatros y atrios de iglesias de Gran Bretaña y Estados Unidos, por Navidades se montan representaciones de *Peter Pan*. Existen decenas de versiones ilustradas del libro. Hay campos de juego y parques temáticos dedicados a la obra. Walt Disney hizo la versión en dibujos animados y Steven Spielberg diseñó y dirigió *Hook, el capitán Garfio*, una épica tachonada de estrellas, con efectos visuales y vestuario sorprendentes y una magnífica nave pirata. No es de extrañar que muchos niños se enteren de la existencia de los piratas gracias a alguna versión del relato de Peter Pan.

\* \* \*

Henry Avery daría la talla en tanto pirata típico. No fue aristócrata ni sorprendentemente cruel y, como tantos de su calaña, su trayectoria en tanto pirata resultó muy efímera. En el presente, no es tan conocido como el capitán Kidd y Barbanegra y acabó su existencia en el olvido, pero en vida se convirtió en una leyenda. Inspirada en su carrera, la obra titulada *The Successful Pirate* estuvo varios años en cartel en un teatro de Drury Lane, y Daniel Defoe escribió un libro titulado *The King of the Pirates* que, al parecer, se basa en entrevistas que le hizo.

Henry Avery (conocido también como John Avery, Long Ben y capitán Bridgeman) no se ciñe a ninguna de las imágenes populares que en la actualidad tenemos de los piratas. Era de estatura media, bastante gordo y de aspecto disoluto y

jovial. Según Defoe, nació en Plymouth en 1653 y durante varios años formó parte de la Marina real, en la que fue guardamarina del *Kent* y del *Rupert*, de la Armada británica.<sup>[43]</sup> En 1694, era el segundo de a bordo del *Charles*, buque corsario contratado para asaltar las colonias españolas. La nave pasó varios meses en el puerto de La Coruña y la tripulación se soliviantó porque retrasaron las pagas. El 7 de mayo, mientras el capitán dormía la mona, Avery y varios compañeros tomaron el barco.

Avery anunció: «A partir de este momento, soy el capitán de la nave. Me dirijo a Madagascar con el propósito de amasar mi fortuna y la de todos los valientes que se me han unido».

Rebautizaron el barco con el nombre de *Fancy* y pusieron rumbo al sur. A la altura de las islas de Cabo Verde, saquearon tres naves inglesas y, en la costa occidental de África, cerca de la isla Príncipe, capturaron dos buques daneses. Tras doblar el cabo de Buena Esperanza, se dirigieron al extremo noreste de Madagascar, donde echaron el ancla y desembarcaron en busca de provisiones. El plan de Avery consistía en interceptar los barcos de la flota de peregrinos que cada año zarpaban del puerto indio de Surat, navegaban hasta Moka, en el extremo meridional del mar Rojo, y se dirigían a La Meca. Para los piratas, esa flota era un blanco casi tan atractivo como los barcos españoles cargados de tesoros lo fueron para los bucaneros del Caribe, ya que con los peregrinos viajaban mercaderes que trocaban especias y paños por oro y café. El soberano del Imperio mogol de India, llamado Gran Mogol, también enviaba sus naves con la flota.

En septiembre de 1695, Avery surcaba las aguas del extremo sur del mar Rojo a bordo del *Fancy*, provisto de 46 cañones y con una tripulación de ciento cincuenta efectivos. Se le unieron varios barcos piratas, incluidos el *Pearl* y el *Portsmouth Adventure*, de Rhode Island, y el *Amity*, de Nueva York. El primer navío de la flota peregrina que cayó en manos de los piratas fue el *Fath Mahmamadi*, del que saquearon oro y plata por valor de más de 50 000 libras. Pocos días después, Avery avistó el bajel que lo haría rico y cuya captura dio origen a las leyendas. El *Ganj-i-Sawai* (o *Gunsway*, como se lo conoció posteriormente) era el barco más colosal de los pertenecientes al Gran Mogol. Tenía 40 cañones y su capitán, Muhammed Ibrahim, disponía de 400 fusiles para defenderlo, lo que le convertía en un serio adversario.

Avery tuvo la suerte de su parte. Cuando la flotilla pirata se aproximó al *Ganj-i-Sawai*, uno de los primeros disparos derribó el palo mayor del barco musulmán. A continuación, estalló uno de los cañones, lo que provocó una carnicería y una gran confusión en cubierta. El combate duró dos horas y, cuando los piratas se arrimaron y lo abordaron, apenas encontraron resistencia. El historiador indio Khafi Kahn escribió que el capitán del *Ganj-i-Sawai* vistió de hombre a varias jóvenes turcas y las apremió a luchar mientras huía bajo cubierta y se escondía en la bodega.

Según las anécdotas que circularon posteriormente, a bordo de la nave viajaba una de las hijas del Gran Mogol, sus asistentes, varias esclavas y muchos



comerciantes acaudalados. Avery sostuvo que no causaron daño alguno a las mujeres, aunque durante el juicio uno de los miembros de la tripulación pirata reconoció que se cometieron «las barbaridades más horribles».<sup>[44]</sup> Las pruebas apuntan a que los piratas emprendieron una orgía de violaciones, torturas y saqueos que se prolongó durante los días que los barcos permanecieron detenidos en el mar Arábigo a causa de la falta de viento. Saquearon ingentes cantidades de oro y plata, incluidos 500 000 reales que, una vez repartidos entre los piratas, dieron como mínimo 1000 libras a cada hombre al que le correspondía una parte completa.

Tras cobrar el botín, Avery tomó la sensata decisión de poner fin a su fugaz trayectoria como pirata. Se separó de los restantes barcos que lo habían acompañado y puso rumbo a las Antillas. Sobornó al gobernador de Nueva Providencia para que permitiese desembarcar a sus hombres y le entregó su nave, además de colmillos de marfil por valor de 1000 libras. Cada pirata siguió su camino; algunos se dirigieron a Carolina y otros a Inglaterra. Poco después, seis miembros de la tripulación de Avery fueron capturados. En octubre de 1696, los juzgaron en el Old Bailey, el tribunal de lo criminal de Londres, en medio de un gran revuelo público, y los condenaron a muerte.

El Gran Mogol se sintió ultrajado por el ataque a su barco y amenazó con expulsar de su imperio a la East India Company y a todos los ingleses. Las autoridades británicas sólo lograron reparar los daños causados por ese acto de piratería gracias a los esfuerzos diplomáticos y a la promesa de llevar ante la justicia a Avery y a sus hombres. Sin embargo, Avery jamás fue detenido. Según las creencias populares, vivió hasta su muerte rodeado de lujos en una isla tropical, pero parece que los comerciantes del suroeste de Inglaterra le birlaron casi todas sus riquezas y que acabó sus días sumido en la pobreza en la aldea de Bideford, en Devon, «sin tener siquiera lo que necesitaba para comprar un féretro».<sup>[45]</sup>

Fue la obra de teatro basada en la vida de Avery la que contribuyó a generar la leyenda del pirata en tanto proscrito valiente y la que, sin lugar a dudas, fomentó la creencia de que él y los de su calaña amasaron una fortuna gracias a sus hazañas piratas. *The Successful Pirate* se representó por primera vez en el Theatre Royal, de Drury Lane, en 1713. Avery, apenas disimulado como Arviragus, rey de la isla de Madagascar, aparece como un personaje heroico que durante las guerras entre Inglaterra y los Países Bajos había capitaneado un brulote y que posteriormente declaró la guerra a la humanidad y se convirtió en pirata. Terminó siendo real proscrito y gobernante de «una raza de vagabundos, los desheredados de la tierra». En la primera escena, nos enteramos de que han capturado un barco indio y lo han trasladado al puerto de Laurentia. La nave está cargada de joyas y oro, y a bordo viajan la bella Zaida, nieta del Gran Mogol, y una cohorte de criadas. Arviragus decide que el botín de la nave debe repartirse entre los marineros que «han surcado el globo conmigo, se han quemado, congelado y pasado hambre...». Zaida está enamorada de Aranes, un joven de noble cuna que la acompaña, pero Arviragus la

quiere para sí. El enredo se resuelve al final de la obra, cuando nos enteramos de que Aranes es hijo de Arviragus, quien no lo veía desde hace muchos años. De esa forma, Arviragus tiene la oportunidad de renunciar al trono en favor de Aranes y Zaida, y de «retirarse del poder imperial y morir como hombre corriente, pues así nació».

El creador de *The Successful Pirate* es Charles Johnson (al que no hay que confundir con su homónimo, el escritor de la *General History of the Pirates*), autor teatral de segunda, cuya producción de una obra anual durante diecinueve años fue ridiculizada por Alexander Pope y otros escritores de la época. Lo acusaron de plagio y se burlaron de él por «la gordura de su persona» y la costumbre de pasarse la vida en la Buttons Coffee House. En 1733, contrajo matrimonio con una viuda joven y rica y se hizo cargo de una taberna en Covent Garden. Murió el 11 de marzo de 1748, a los sesenta y nueve años.<sup>[46]</sup>

*The Successful Pirate* fue el primero de una larga serie de melodramas populares de tema pirata que, a lo largo del siglo y medio siguiente, atrajeron al público londinense amante del teatro. Otros, como *Blackbeard* o *The Captive Princess*, de 1798, se basaron genéricamente en personajes históricos. También los hubo de pura ficción. *The Red Rover, or The Mutiny of the Dolphin*, estrenado el 9 de febrero de 1829 en el teatro Adelphi, se basa en uno de los relatos de aventuras de James Fenimore Cooper, y la adaptación teatral corrió a cargo del mercenario autor de teatro Edward Fitzball. Un crítico describió la obra como «consumada basura», pero hubo coincidencia general en que las imperfecciones del argumento quedaron compensadas por la animada interpretación de Frederick Yates, que desempeñó el papel estelar. Yates había sido militar y se convirtió en empresario del Adelphi. Su interpretación osada y ágil se adecuó como anillo al dedo al papel del malvado pirata que aterroriza los mares; en la última escena, sufre una muerte espectacular, abatido a tiros por la tripulación amotinada.

Douglas Jerrold, autor de la popularísima *Black Ey'd Susan*, colaboró con un melodrama titulado *Descart, The French Buccaneer* y Edward Fitzball produjo otra obra a la que llamó *False Colours: or The Free Trader*, con un pirata que respondía al nombre de Hawkset. El efecto de conjunto de dichas obras sirvió para convertir al pirata en malo escénico, junto a otros malvados de repertorio como los bandoleros y los bandidos.

Con *The Pirates of Penzance*, Gilbert y Sullivan parodiaron dichos melodramas. Por cuestiones de derechos de autor, se interpretó por primera vez en Nueva York el 30 de diciembre de 1879,<sup>[47]</sup> mientras que el estreno londinense tuvo lugar en la Opera Comique del Strand el 3 de abril de 1880. Gracias al ingenioso libreto, a los trajes pintorescos y a varias de las canciones y los coros más memorables de Arthur Sullivan, *The Pirates of Penzance* no tardó en convertirse en una de las piezas preferidas del repertorio de estos creadores. El argumento es pura tontería y gira en torno al error cometido por Ruth, «doncella pirata para todo», que enseña a Frederick, el héroe, a ser pirata en lugar de piloto. Los piratas son tan afables e inútiles como los

policías a quienes encomiendan que los atrapen, pero el complicado argumento tiene un final feliz porque Frederick se casa con Mabel, la guapa hija del general de división, y los piratas resultan ser nobles patriotas que renuncian a sus actividades. Pese al enfoque despreocupado del tema, *The Pirates of Penzance* ha ejercido una gran influencia en la perspectiva que en el presente muchas personas tienen de los piratas. Compañías profesionales y de aficionados de todo el mundo la han representado durante más de un siglo, y el reparto de personajes campechanos y agradables ha contribuido a crear la ilusión de que, en realidad, los piratas fueron canallas incomprensidos que jamás pretendieron hacer daño a nadie.

## CAPÍTULO 2

### EL SAQUEO DE LOS PUERTOS DEL TESORO

**N**OMBRE DE DIOS se encuentra en una punta de una bahía del istmo de Panamá. En los años setenta del siglo XVI, fue uno de los principales puertos del tesoro del Caribe español, el sector tropical y húmedo de la costa americana que traza una curva en el extremo meridional del mar Caribe. Dos veces al año, la flota de galeones españoles anclaba en la bahía y cargaba el oro y la plata que, desde las lejanas montañas de Perú y Bolivia, habían recorrido miles de kilómetros por mar y a lomos de recuas de mulas.

A diferencia de Panamá, Cartagena de Indias y otras ciudades españolas de América Central, Nombre de Dios carecía de buenos edificios. Era un lugar misérrimo. Alrededor de doscientas viviendas y cobertizos, toscamente erigidos con tablones de madera, se apiñaban en la fachada marítima, justo en los límites de la selva. Cuando llegaban las naves cargadas de tesoros, el pueblo se llenaba de marineros, esclavos y oficiales de marina. El resto del tiempo, la mayoría de las casas permanecían vacías.<sup>[1]</sup> Durante la estación de las lluvias, las tormentas y los aguaceros tropicales se sucedían uno tras otro. Los mosquitos, las fiebres y las enfermedades tropicales prosperaban a causa del calor y la humedad.

En 1571, Francis Drake, que posteriormente se haría famoso como el más admirado marino británico de la época isabelina, había realizado una visita de reconocimiento a Nombre de Dios. Disfrazado de comerciante español, inspeccionó el puerto y estudió el emplazamiento del tesoro real. En las proximidades, había encontrado una ensenada protegida que serviría de fondeadero seguro para una expedición futura. También estableció contacto con varios esclavos negros fugados, a los que se conocía como cimarrones, que moraban en la selva circundante y estaban siempre dispuestos a vengarse de los odiados españoles. En julio de 1572, regresó a Nombre de Dios.<sup>[2]</sup> Disponía de dos barcos pequeños, el *Pasco* y el *Swan*, y un total de setenta y tres hombres. Ancló las naves al abrigo del promontorio situado al este de la población. Durante la noche, trasladó a los hombres en pequeñas pinazas o canoas, a bordo de las cuales doblaron el promontorio y cruzaron la bahía. A las tres de la madrugada, vararon las canoas y se dirigieron a la batería de la playa, formada por 6 cañones y guarnecida por un solo hombre. Tras silenciar los cañones, Drake dividió sus efectivos. Un grupo, encabezado por su hermano John, se dirigió al oeste de la ciudad para llamar la atención del destacamento, mientras el propio Drake dirigía el ataque desde el este y entraba en la población al son de los tambores y las trompetas. Los habitantes fueron víctimas del pánico y supusieron que los atacaba

una fuerza desmesurada.

A partir de ahí, la situación se torció. Un grupo de soldados españoles abrió fuego, mató a un trompeta inglés e hirió a Drake en el muslo. Éste hizo caso omiso de su herida y condujo a sus hombres hasta la casa del tesoro, en el puerto, pero de la herida manaba tanta sangre que, como recordaron más tarde sus compañeros, llenó la huella de sus pisadas y dejó rastros. Se disponían a abrir por la fuerza las puertas de la casa del tesoro, cuando estalló una tormenta; el aguacero tropical anegó las calles, y los atacantes no tuvieron más opción que buscar refugio. En cuanto el chubasco cesó, muchos efectivos de Drake descubrieron que sus pistolas y arcos habían quedado inutilizados porque la pólvora, las cerillas y las cuerdas estaban empapadas. Algunos de ellos quisieron darse por vencidos, pero Drake no tuvo dudas: «Os he traído a la casa del tesoro del mundo. Si os marcháis sin él no podréis culpar a nadie, salvo a vosotros mismos».<sup>[3]</sup> Su arrojo no sirvió de nada. Cuando abrieron las puertas, comprobaron que el tesoro estaba vacío. La última flota había zarpado hacía sólo seis semanas y el siguiente envío de riquezas no sería trasladado desde Panamá hasta varios meses después. Drake estaba tan debilitado por la pérdida de sangre que se desplomó y tuvieron que cargar con él hasta las pinazas varadas en la playa. El ataque fue un fracaso sin paliativos.

Un hombre menos valeroso habría renunciado a la empresa, pero, fiel a las características de su espíritu indomable, decidió aguardar la llegada de la siguiente flota española y aprovechar las semanas intermedias. Tras recuperarse de la herida, organizó incursiones costeras y exploró la selva con la colaboración de guías autóctonos. El 11 de febrero de 1573, trepó a una loma, en lo alto de la cual los cimarrones habían construido una plataforma. Desde esa posición ventajosa, Drake contempló por primera vez el océano Pacífico. De viva voz pidió a Dios que le permitiese navegar en un barco inglés por ese mar de aguas brillantes.

Drake y sus hombres recorrieron la selva y los pantanos hasta avistar la ciudad de Panamá. Fueron testigos de la llegada de los barcos llenos de tesoros procedentes de Perú y aguardaron mientras descargaban las riquezas, las revisaban y las colocaban en los lomos de las mulas. Drake preparó una emboscada a la recua de mulas, pero también esta vez las cosas salieron mal. Uno de sus hombres se emborrachó y atacó alocadamente sin previo aviso a unos burros que portaban bienes sin valor, lo que puso sobre aviso a las mulas que transportaban el tesoro. Cinco meses de espera acabaron en agua de borrajas.

Drake no renunció a sus intenciones y tomó por asalto Cruces, situada a orillas del río Chagres. Por fin cambió su suerte. En marzo se cruzó con un grupo de hugonotes franceses, encabezados por el capitán Le Testu, corsario de Le Havre, quien le informó de que tres caravanas de ciento noventa mulas se dirigían a Nombre de Dios. A unos 30 kilómetros de la población, las fuerzas combinadas de ingleses, franceses y negros surgieron de la selva y se abalanzaron sobre la recua. Descubrieron que cada animal de carga transportaba 135 kilos de plata. El botín era

impresionante, exactamente lo que Drake necesitaba para recuperar la moral de sus hombres y justificar los meses de esfuerzo en la selva y las batallas de supervivencia, tanto terrestres como navales. Drake escapó de las garras de la flotilla española que recorría la costa y emprendió el regreso a Inglaterra con el botín. El tesoro que capturó a la recua de mulas y en otras incursiones ascendió a cerca de 15 toneladas de lingotes de plata y monedas de oro por un valor aproximado de 100 000 libras.

Drake no fue un pirata a la usanza de Barbanegra o Bartholomew Roberts, aunque cometió numerosos actos de piratería. Al igual que Nelson, fue patriota hasta la médula y su odio por los enemigos de Inglaterra resultó tan apasionado como el del almirante. En el caso de Nelson, el enemigo fue Francia y, en el de Drake, España. Cada vez que atacó una nave o una ciudad española, Drake lo hizo en nombre de la reina Isabel y en el calcés de sus barcos ondeaba la bandera inglesa de san Jorge. Ambicioso y pirata por naturaleza, saqueó cuantas naves españolas se pusieron a su alcance y se convirtió en un hombre rico. Fue osado y decidido a la hora de actuar y, al mismo tiempo, demostró una extraordinaria sensibilidad en el trato con sus subalternos, que lo adoraron, y con los enemigos capturados, que lo admiraron. Procedente de una familia de marinos y campesinos de Devon, inevitablemente pareció un tosco provinciano entre los pisaverdes cortesanos que rodeaban a la soberana, pero superó sus orígenes humildes gracias a sus aptitudes inigualables en tanto marino y navegante y a sus hazañas extraordinarias en el Caribe.

Drake navegó con su primo John Hawkins en las travesías por África y las Antillas, por lo que compartieron éxitos y fracasos, pero fue el asalto a la recua de mulas lo que le dio fama. Tres años después del regreso de Nombre de Dios, Drake emprendió una travesía que lo llevó a dar la vuelta al mundo. El 13 de diciembre de 1577, embarcó en el *Pelican*, que posteriormente sería rebautizado como *Golden Hind*. Se trataba de un pequeño galeón, de sólo 100 pies de eslora total y 18 de manga, pero el piloto lo describió como bueno para navegar y, «en gran medida, resistente y fuerte».<sup>[4]</sup> Cuatro naves más componían la flota que, a punto de iniciarse el invierno, zarpó de Plymouth. Tardaron dos meses en llegar a la costa de América del Sur cercana al río de la Plata. En septiembre de 1578, fecha en la que cruzaron el estrecho de Magallanes, tres de los barcos que acompañaban al *Golden Hind* habían abandonado o se habían perdido, y el cuarto perdió el contacto con Drake durante una tormenta y emprendió el regreso a Inglaterra.

Drake continuó y, a medida que avanzaba hacia el norte siguiendo el litoral de Chile, llevó a cabo una serie de ataques a asentamientos y transportes españoles. En las proximidades del puerto de Valparaíso, se apoderó de un barco español cuya carga incluía oro por valor de 8000 libras y 1770 botellas de vino. Otros botines incluyeron 4000 ducados de plata, un cofre con lingotes y un crucifijo tachonado de esmeraldas. El 1 de marzo de 1579, interceptó el *Nuestra Señora de la Concepción*, barco del tesoro que iba de Lima a ciudad de Panamá. Gracias a las incursiones costeras, sabía que la gran nave era un cofre del tesoro flotante, ya que estaba cargado con plata y

oro de Perú. Iba tan artillado que le habían puesto el sobrenombre de *Cacafuego*.

Como recompensa, Drake había ofrecido una cadena de oro al primero que avistara un galeón español. Se alzó con el premio su joven sobrino John, que estaba de vigía en la cofa mayor o atalaya del *Golden Hind*. Drake decidió urdir una táctica muy utilizada por los piratas de todas las épocas: disfrazar su nave de mercante lento e inofensivo. Ordenó a los tripulantes que ocupasen sus puestos, arrumbaron las velas y redujeron la velocidad remolcando a popa cables, colchones y una sucesión de ollas pesadas. Así fue como engañó a Juan de San Antón, el capitán del *Cacafuego*. Cuando los navíos quedaron al alcance de la voz, posición tradicional cuando dos bajeles se encontraban en el mar, el español preguntó el nombre y el destino del barco de Drake. «¡Arriad la vela u os hundimos!», fue el grito que resonó por encima de la superficie del agua. Como era previsible, el capitán Juan de San Antón se negó a obedecer y ordenó al inglés que subiera a bordo de su nave y se entregara. En el *Golden Hind* sonó la trompeta y una fila de hombres armados hizo acto de presencia por encima del galón de la cubierta. La primera salva de cañonazos derribó el palo de mesana de la nave española y fue seguida por una fulminante descarga de flechas y mosquetazos que permitieron que la pinaza del barco inglés se acercara al *Cacafuego* con el grupo de abordaje. El capitán español fue apresado y entregó el barco. Drake lo trató cortésmente y le aconsejó que no se afligiese, ya que ése era el sino de la guerra.

Trasladaron el botín hasta una zona costera protegida, en la que con ayuda de sus hombres hizo el inventario de la carga del *Cacafuego*. La bodega del barco estaba atiborrada de tesoros. Según un informe de la época, había «gran cantidad de joyas y piedras preciosas, 13 cofres con reales de plata, 80 libras de oro y 26 toneladas de plata sin acuñar».<sup>[5]</sup> Según la matrícula de la nave, el oro y la plata que figuraban a nombre del rey de España y de otros individuos ascendían a un valor de 362 000 pesos. También había una gran cantidad de tesoros sin registrar, que el capitán español tasó en 400 000 pesos. Esos 762 000 pesos equivaldrían a cerca de 12 millones de libras actuales (unos 18 millones de euros). Drake acababa de capturar uno de los botines más jugosos de todos los tiempos. Su dotación tardó seis días en trasladar el tesoro al *Golden Hind* y, mientras la operación se llevaba a cabo, invitó a Juan de San Antón y a los pasajeros a comer con él, les mostró la nave y, con profundo orgullo, les presentó las cartas marinas y los dibujos que tanto él como sus oficiales habían realizado de las costas por las que habían navegado. Comunicó a Juan de San Antón que había ido «a robar por orden de la reina de Inglaterra y portaba las armas que la soberana le había entregado, así como la misión que le había encomendado».<sup>[6]</sup>

Antes de despedirse del *Cacafuego*, Drake entregó un salvoconducto al capitán y repartió regalos entre éste y la tripulación. Fue un gesto de generosidad hacia el enemigo vencido, lo cual no amortiguó la ira y la alarma de las autoridades españolas cuando se enteraron de la magnitud de los daños producidos por el pirata inglés. Los

barcos españoles lo buscaron por toda la costa de América, pero Drake tuvo la sensatez de poner fin a los saqueos y se dirigió al oeste, a la inmensidad del océano Pacífico. Sobrevivió milagrosamente a las tormentas, los ataques de isleños hostiles y al encallamiento del navío en un arrecife de coral de las islas de Indonesia y, el 26 de septiembre de 1580, regresó a Plymouth, tras una travesía que se prolongó durante dos años y nueve meses.

El *Golden Hind* fue el segundo barco de la historia que dio la vuelta al mundo y, dado que Magallanes murió durante la travesía pionera, fue Drake el primer comandante que completó la circunnavegación del planeta. Se trata de un logro épico, por lo que Drake se convirtió en héroe nacional. El embajador de España exigió la compensación por «los saqueos cometidos por este corsario infame», pero nadie hizo caso de sus reivindicaciones. Drake compartió seis horas con la reina Isabel en el palacio de Richmond, durante las cuales le refirió los pormenores de la travesía, y posteriormente la soberana lo nombró «sir» en la cubierta de su barco, atracado en Deptford. Aunque se llevó a cabo el inventario oficial del botín de Drake y en la torre de Londres se depositaron alrededor de cinco toneladas de plata, resulta difícil calcular el valor total de los tesoros saqueados durante esos meses en la costa de América del Sur. La soberana autorizó a Drake a quedarse con libras y a distribuir 8000 entre los miembros de su dotación. Los accionistas que financiaron la travesía (la reina incluida) obtuvieron pingües beneficios de la inversión. En 1580, el valor total del tesoro probablemente rondaba las 500 000 libras, equivalente a más de 68 millones de libras actuales (unos 100 millones de euros).

\* \* \*

Cuando Drake llevó a cabo su primera incursión en el Caribe, hacía cerca de medio siglo que los españoles enviaban oro y plata a Europa. La saga de la conquista del Nuevo Mundo por parte de España se inició con Cristóbal Colón. El 12 de octubre de 1492, desembarcó en una isla de las Bahamas, tras setenta días de travesía por aguas del océano Atlántico. De las Bahamas navegó hacia el sur, hasta Cuba, y hacia el este, hasta la Hispaniola (las actuales Haití y la República Dominicana), antes de emprender el regreso a España y comunicar sus descubrimientos. El segundo viaje lo llevó a Dominica y, siguiendo la cadena de islas antillanas, hasta Puerto Rico, la Hispaniola y Jamaica, en cuya bahía de Saint Ann desembarcó el 5 de mayo de 1494. Las montañosas islas de Jamaica y la Hispaniola se convirtieron en las bases principales de las incursiones de los bucaneros, y desempeñan un papel decisivo en la historia de la piratería.

Durante el tercer y cuarto viajes, Colón recorrió la costa de América del Sur y llegó al golfo del Darién, en su búsqueda incesante de un paso por mar a la India y Oriente. Aunque fracasó en la misión que se había propuesto, lo cierto es que sus viajes modificaron el mapa del mundo conocido. Las autoridades españolas no



tardaron en aprovechar sus descubrimientos. En 1502, se fundó en la Hispaniola un asentamiento permanente, y Balboa estableció otra colonia española cerca de Panamá, en territorio continental americano. Fue la expedición siguiente la que transformó la visión europea del Nuevo Mundo y desembocó en dos siglos de saqueos, corsarios y piratería en el Caribe español.

En 1519, un pequeño contingente de seiscientos soldados desembarcó en la costa de México, cerca del emplazamiento de lo que actualmente es la ciudad de Veracruz. Portaban espadas, picas y ballestas y habían transportado 16 caballos, un puñado de cañones pequeños y 13 mosquetes. Dirigidos por Hernán Cortés, los efectivos se adentraron en el territorio a través de las húmedas selvas de la costa y, por los escabrosos desfiladeros de montaña, llegaron a la altiplanicie del centro de México. Durante el trayecto, Cortés aplicó una mezcla de diplomacia y fuerza a fin de obtener alimentos y ayuda en las aldeas por las que pasaron. Se enteró de que el país estaba gobernado por los aztecas, pueblo belicoso que cobraba tributos a los aldeanos y los obligaba a trabajar.<sup>[7]</sup> Los aztecas no conocían la rueda ni empleaban caballos o bueyes, aunque crearon una civilización extraordinaria por su sistema agrícola altamente desarrollado, su escultura, sus jeroglíficos y sus impresionantes edificios, concretamente los templos que aún hoy inspiran respeto. Dichos templos fueron el escenario de sacrificios humanos que ejercieron un horrible interés pagano en el ejército invasor. Cortés y sus hombres quedaron más fascinados si cabe al descubrir que el país era rico en oro y plata, con los que los artistas aztecas creaban espectaculares joyas y adornos.

Dos años después de desembarcar en México, Cortés había conquistado el país. Asedió y tomó Tenochtitlán, la capital azteca construida en islas situadas a lo largo de la orilla de un lago interior. Redujo las casas a ruinas e inició la construcción de lo que se convertiría en la actual ciudad de México. El gobernante azteca Moctezuma fue apedreado por su propio pueblo y en su lugar se instauró el virreinato de Nueva España, que cobró tributos a los súbditos prácticamente de la misma forma que lo habían hecho los aztecas. En los años veinte del siglo XVI, el rey de España recibió cantidades cada vez mayores de cofres llenos de oro y joyas aztecas.

Entretanto, los rumores de otro rico imperio en el territorio que se extendía al sur de México llegaron a los exploradores y los colonos españoles de Panamá, que por entonces se llamaba Darién. El país regido por los incas se extendía poco más de 3000 mil kilómetros a través de las montañas y los valles de la cordillera de los Andes. Los centros religiosos y políticos se encontraban en emplazamientos aislados, a más de 3000 mil metros de altura, pero los incas crearon una sorprendente red de caminos de montaña y puentes de cuerdas que les permitieron controlar a la dispersa población de campesinos. En muchos aspectos, la civilización inca se parece a la azteca: pese a carecer de vehículos de ruedas y a tener a las llamas como únicas bestias de carga, los incas contaron con un eficaz sistema político que les permitía cobrar tributos al pueblo, y fueron también hábiles constructores y artesanos. Al igual



caminos de la selva, se enviaban hasta los puertos de Cartagena de Indias y Portobelo. Al principio, el oro azteca procedente de México y la plata de la montaña de Potosí llegaban a España con forma de barras y toscos lingotes, pero los gobernantes españoles no tardaron en crear casas de la moneda en las que convertir los metales preciosos en piezas acuñadas. La de la ciudad de México se creó en 1536, la de Lima en 1565 y la de Potosí en 1574.

El valor total del oro y la plata producidos por dichas casas de la moneda y enviados a España resulta sorprendente. Entre 1596 y 1600, España importó tesoros del Nuevo Mundo por valor de 34 428 500 pesos.<sup>[8]</sup> Hoy equivalen a 516 millones de libras o 764 millones de euros.

Las monedas más famosas relacionadas con el Nuevo Mundo son las «piezas de a ocho» o pesos. Enviaron ingentes cantidades a España a fin de financiar las operaciones del Imperio español, cada vez más pujante, y se convirtieron en la moneda de uso comercial en América Central y del Sur y las Antillas. Durante más de un siglo, las piezas de a ocho que circularon por el Nuevo Mundo fueron monedas de plata toscamente batida, a las que denominaron «pesos duros o fuertes».<sup>[9]</sup> Tenían aproximadamente el tamaño de la pieza de cincuenta peniques que actualmente circula en Gran Bretaña y, en ocasiones, estaban tan mal hechas que eran casi cuadradas en lugar de redondas. Las piezas de a ocho realizadas en España y las acuñadas en México a partir de 1732 estuvieron mejor realizadas y fueron más redondas y uniformes. Ambas solían tener el escudo de armas de España en una cara y, en la otra, un dibujo que representaba las columnas de Hércules. Los pilares gemelos simbolizaban los confines del mundo antiguo, en el estrecho de Gibraltar, y en los primeros diseños se los representaba surgiendo del mar. En los posteriores, en el espacio existente entre las columnas incorporaron dos hemisferios que representaban el Viejo y el Nuevo Mundo. Las piezas de a ocho resultaron tan conocidas y se difundieron tanto que, con el paso del tiempo, las columnas gemelas se convirtieron en el símbolo del dólar que hoy utilizamos. En 1644, en Inglaterra una pieza de a ocho valía 4 chelines y 6 peniques, lo que actualmente equivale a 15 libras o 23 dólares.

Aunque habitualmente conocidas como piezas de a ocho o pesos, la denominación correcta de estas monedas es la de «ocho reales». La totalidad de las monedas de plata acuñadas por las casas de la moneda, tanto en España como en su imperio de ultramar, se denominaron reales, mientras que las de oro fueron «escudos». Aunque acuñaron escudos y reales de diversos valores, son la pieza de a ocho y el doblón los que están específicamente relacionados con los tesoros y los piratas españoles. El doblón, la moneda de oro que valía 8 escudos, fue la moneda española de mayor valor que circuló. Era poco mayor que la actual pieza inglesa de 50 peniques; de un lado tenía la efigie del rey de España y, del otro, el escudo de armas. Para cualquier pirata un puñado de doblones hubiera representado una fortuna. Los ducados, piezas a las que a menudo se hace referencia en la literatura pirata,

fueron en sus orígenes venecianos y la principal moneda de cambio del Mediterráneo en tiempos de los corsarios berberiscos. Acuñaron ducados de oro y de plata; los de oro equivalían a aproximadamente 7 chelines del dinero inglés de la época y los de plata a 5 chelines.

Los rivales y enemigos de España conocieron la magnitud de la riqueza procedente del Nuevo Mundo gracias a las actividades de los corsarios franceses que acecharon en las rutas marítimas de las entradas a los puertos europeos. En 1523, Jean Fleury navegaba por los alrededores del cabo San Vicente, en la costa sur de Portugal, cuando avistó tres carabelas españolas cargadas hasta los topes. Las naves estaban al mando del capitán Quiñones, y la larga travesía desde México se acercaba a su fin. Fleury y sus hombres capturaron dos naves y quedaron boquiabiertos ante lo que hallaron a bordo. Se toparon con varias toneladas de tesoros saqueados por Cortés: tres cajas inmensas de lingotes de oro; alrededor de 250 kilos de polvo de oro ensacado; perlas aztecas que pesaban cerca de 340 kilos, así como esmeraldas, topacios, máscaras de oro con gemas engastadas, anillos y cascos aztecas y capas emplumadas.<sup>[10]</sup> Jean Fleury trabajaba para el vizconde de Dieppe y la noticia de esas riquezas no tardó en propagarse por las cortes de Europa occidental. El soberano francés Francisco I encomendó misiones a los capitanes de mar y, durante los cuarenta años siguientes, fueron los corsarios y los bucaneros franceses los que encabezaron los ataques contra los barcos y los puertos del tesoro españoles.

Uno de los primeros en aparecer en escena fue el capitán François le Clerc, pintorescamente apodado *Jambe de bois* o *Pata de palo* por la pierna de madera que llevaba. En 1553, se hizo a la mar con una escuadra de tres naves reales y diversos corsarios. Bordeó las costas de la Hispaniola y de Puerto Rico y capturó diversos mercantes. En 1554, lanzó un ataque contra Santiago de Cuba, por aquel entonces el principal asentamiento español en la isla grande de Cuba. Con ocho barcos y trescientos efectivos, ocupó el puerto y dedicó un mes a saquear la población; causó tanta destrucción que hicieron falta varios años para recuperarla. Al año siguiente, Jaques de Sores, que había zarpado de Francia con Le Clerc, capturó la ciudad de La Habana, en la costa septentrional de Cuba. Como no consiguió el rescate exigido, a continuación la quemó hasta los cimientos. Luego prendió fuego a todas las naves que se encontraban en el puerto y devastó la zona rural que rodeaba la ciudad. Como último acto de vandalismo, sus soldados profanaron la iglesia y robaron las vestiduras sacerdotales, que utilizaron como capas.

Había llegado el momento de que los ingleses pusieran en cuestión la reivindicación española de las riquezas del Nuevo Mundo. Sir Francis Drake fue el más célebre de los «perros de mar» ingleses y, sin lugar a dudas, el más temido, aunque fue John Hawkins el que allanó el terreno y enseñó a Drake el oficio. Hawkins pertenecía a una familia marinera de Plymouth y se convirtió en uno de los hombres más ricos de Inglaterra gracias al éxito de sus travesías comerciales.<sup>[11]</sup> Era un hombre aguerrido e ingenioso y, a pesar de que sus actividades desataron las iras

de los españoles, más que pirata fue comerciante y corsario. La tripulación de un buque pirata se habría reído a carcajadas de las instrucciones que daba a sus marineros: «Que cada hombre sirva diariamente a Dios, que os améis los unos a los otros, cuidado vuestras vituallas, atención con el fuego y haceos buena compañía».<sup>[12]</sup>

El primer viaje que realizó tuvo lugar en 1562 y lo llevó de Plymouth a la costa africana de Guinea, donde cargó sus tres naves con trescientos esclavos negros. Cruzó el Atlántico y vendió los esclavos a los dueños de plantaciones de la Hispaniola, con lo cual obtuvo rentables beneficios. El éxito de la empresa le garantizó apoyos al más alto nivel para el segundo viaje. La reina Isabel I lo autorizó a utilizar el *Jesus of Lubeck*, barco de guerra de 700 toneladas, como buque insignia de la escuadra, y entre los inversores se contaron tanto la junta de la Marina como los comerciantes de la ciudad de Londres.

La escuadra partió de Portsmouth en octubre de 1564 y llevó a cabo una serie de incursiones en la costa africana, lo que dio por resultado la reunión de aproximadamente cuatrocientos esclavos. Cuando arribó a América del Sur, Hawkins descubrió que las autoridades españolas habían aconsejado a sus asentamientos que no negociasen con él. Sin darse por vencido, navegó de puerto en puerto y, mediante una combinación de muestras de fuerza y regateo, finalmente vendió su carga humana, así como la de vino, harina, paños e hilo a cambio de oro, plata y perlas. Empezó el regreso a través de la Hispaniola y el estrecho de Florida y, en septiembre de 1565, llegó a Inglaterra. La expedición costó alrededor de 7000 libras y los beneficios totales del desembolso inicial rondaron el 60%. Hawkins demostró que era posible romper el monopolio español en el comercio con el Nuevo Mundo. El embajador español en Londres mostró su desagrado y, cuando se enteró de que Hawkins organizaba una tercera expedición, envió un mensaje urgente a Felipe II de España.

El tercer cuerpo expedicionario de Hawkins constaba de seis barcos y zarpó de Plymouth en octubre de 1567. Lo acompañaba su joven primo Francis Drake, que posteriormente asumiría el mando de una de las naves. Estuvieron varios meses en la costa africana y tuvieron muchísimas dificultades para conseguir esclavos. Cuando cruzaron el océano, se enteraron de que las instrucciones del soberano español se les habían adelantado: «Bordeamos la costa de un punto a otro y traficamos con los españoles lo mejor que pudimos, en ocasiones con muchas dificultades, ya que el monarca había ordenado tajantemente a los gobernadores de esos parajes que en modo alguno realizaran transacciones con nosotros».<sup>[13]</sup> Una vez más, Hawkins apeló a una combinación de fuerza y diplomacia para vender su cargamento, pero, tras un temporal en el golfo de México, se vio obligado a refugiarse en San Juan de Ulúa, el puerto del tesoro de Veracruz. No tardó en capturar el fuerte que defendía el puerto. Al día siguiente, llegó la flota española del tesoro, en compañía de dos buques de guerra, y en lugar de negociar con funcionarios locales, Hawkins acabó tratando con el recién nombrado virrey de Nueva España.

En medio de las negociaciones y sin anuncio previo, el virrey español ordenó a sus hombres que atacasen las naves británicas, por lo que se desencadenó una encarnizada batalla. Hawkins y Drake tuvieron suerte y escaparon con vida. El viaje de regreso de Drake transcurrió sin incidentes, pero el de Hawkins se convirtió en una pesadilla, y cuando llegó a Plymouth sólo quedaban quince hombres con vida. La escasez de alimentos y agua llevó a que cien tripulantes suplicaran a Hawkins que los desembarcase en la costa de México. Muchos de ellos murieron de hambre y desnutrición, y algunos se entregaron a las autoridades españolas: dos fueron ejecutados y los restantes recibieron doscientos latigazos y fueron condenados a cumplir ocho años como esclavos en galeras.

La batalla de San Juan de Ulúa y sus consecuencias demostraron a Hawkins y a sus compatriotas la imposibilidad de comerciar pacíficamente con los españoles en las Antillas. Drake jamás olvidó la traición del virrey español y, a partir de ese momento, se entregó al saqueo y la guerra con España.

Exasperados por los ataques de los corsarios ingleses y franceses, los españoles tomaron múltiples medidas para proteger sus tesoros de oro y plata. En los puertos de Veracruz, Cartagena de Indias, Portobelo y La Habana construyeron impresionantes fuertes a fin de defender las ciudades de los ataques por mar. Desde España, enviaron soldados para guarnecer los fuertes y las baterías de cañones. A fin de protegerlos de los ataques, organizaron convoyes de barcos cargados de tesoros. Dos veces por año, de España llegaba una flota de hasta treinta naves que transportaba productos para los colonos. Anclados bajo los cañones de los fuertes, los barcos descargaban los bienes y los equipos y, a renglón seguido, colocaban a bordo los cofres sellados de oro y plata, tras lo cual emprendían el regreso a Sevilla escoltados por buques de guerra firmemente artillados.

Aunque impedían el saqueo por parte de ladrones de poca monta, estas precauciones no siempre resultaron eficaces ante los ataques de los corsarios más decididos y, sobre todo, de las bandas de corsarios y aventureros que llegaron a ser conocidos como bucaneros. Expulsados de sus territorios interiores de caza por los soldados españoles, esos hombres rústicos que habían vivido de las vacas y los cerdos salvajes se desplazaron a la costa norte de la Hispaniola. A ellos se sumó una mezcla de esclavos huidos, desertores, criminales fugados y refugiados religiosos. Hacia 1630, diversos bucaneros se asentaron en la pequeña isla rocosa cercana a la costa norte de la Hispaniola, que Colón había descubierto y que bautizó con el nombre de Tortuga porque por su forma se parece a la de ese animal. Disponía de un buen puerto y permitía vigilar las rutas navieras que atraviesan el paso de los Vientos. Uno de los primeros jefes bucaneros en la isla de la Tortuga fue Jean le Vasseur, refugiado hugonote francés que había sido ingeniero militar. Construyó un fuerte en la saliente rocosa situada a la salida del puerto y lo artilló con 24 cañones. Durante varios años, el fuerte de Rocher defendió la fortaleza bucanera de los intentos españoles de tomar la isla.

El relato más convincente de las actividades de los bucaneros se incluye en un extraordinario libro de Alexander Exquemelin, titulado *The Buccaneers of America*. La obra alberga sangrientos relatos de incursiones, torturas y saqueos bucaneros, así como descripciones evocadoras de los paisajes, la fauna y la flora de las Antillas. En 1666, Exquemelin se trasladó a la isla de la Tortuga en una nave de la Compañía francesa de las Indias Occidentales y, poco más tarde, se unió a los bucaneros en su condición de médico. Durante más de doce años, convivió con ellos y fue testigo de numerosas incursiones. La minuciosa comparación de sus relatos con los acontecimientos descritos en los documentos españoles de la época ha demostrado que atina en cuanto a los hechos, aunque con frecuencia se equivoca en lo referente a los nombres geográficos y las fechas.<sup>[14]</sup> Algunas de sus narraciones más desaforadas parecen relatos procedentes de lo que probablemente oyó en las tabernas, aunque es evidente que participó en varias expediciones bucaneras, incluido el saqueo y la destrucción de la ciudad de Panamá, que Henry Morgan llevó a cabo en 1671.

El recibimiento de la obra clásica de Exquemelin nos permite hacernos una idea de su influencia. Lo escribió en holandés y se publicó por primera vez en Ámsterdam en 1678, con el título *De Americaensche Zee-Rovers*. En 1681, salió la edición española y luego se sucedieron las traducciones a otras lenguas europeas. La primera versión inglesa se publicó en Londres en 1684 y, al cabo de tres meses, se realizó la segunda. El editor escribió: «La primera edición de esta historia de los bucaneros fue recibida con aplausos generales por la mayor parte de la gente, aunque especialmente de los eruditos, lo que me lleva a agasajar al público con la segunda edición».<sup>[15]</sup>

El texto de Exquemelin abunda tanto en detalles sobre la vida y costumbre de los bucaneros que no sorprende que resultase popular. Ha servido de base para todas las historias serias de los bucaneros y, pese a algunas inexactitudes, sigue siendo la obra de referencia sobre el tema. Exquemelin dedicó la primera parte del libro a las hazañas de los bucaneros más pintorescos: Bartholomew Portugués, que capturó un barco español con tesoros, fue tomado prisionero y escapó utilizando vasijas de cerámica para mantenerse a flote; Roche Brasiliano, bucanero holandés célebre por sus borracheras y por asar vivos a los españoles en espetones de madera, y al bucanero francés Francis L'Ollonais, que saqueó Maracaibo, capturó una nave española, se llevó 40 000 piezas de a ocho y joyas por valor de 10 000 piezas de a ocho. L'Ollonais también se especializó en crueldades bárbaras. Según Exquemelin: «Después de atormentarlas y de que no confesasen, L'Ollonais tenía la costumbre de encolerizarse, cortar en trozos a esas personas y arrancarles la lengua».<sup>[16]</sup>

Exquemelin dedicó casi la mitad del libro a la vida de Henry Morgan, galés cuyas hazañas en el Caribe se volvieron legendarias. Aún está en duda si Morgan fue pirata, corsario, o bucanero. Los españoles lo consideraron corsario, aunque, dado que algunas de sus incursiones más espectaculares tuvieron lugar en un período en el que Inglaterra y España estaban en paz, sus actividades, lo mismo que las de Francis Drake, fueron actos de piratería. Sin embargo, Morgan siempre aseguró que había

recibido la patente de corso por parte del gobernador de Jamaica, razón por la cual, técnicamente, fue corsario. Sin duda está considerado como un soldado que combatió a los enemigos de su país en nombre del rey de Inglaterra. La única etiqueta que podemos colgarle es la de bucanero, esa palabra de resonancias románticas que se aplica a varias generaciones de cazadores de fortuna que recorrieron el Caribe en busca de tesoros de los que apoderarse. Los bucaneros incluyen soldados, marinos, desertores, esclavos huidos, asesinos, delincuentes, refugiados religiosos y una cantidad considerable de piratas acérrimos.



## CAPÍTULO 3

### SIR HENRY MORGAN

**E**L 25 DE AGOSTO DE 1688, el más grande de los bucaneros murió en su finca jamaicana. Cuando la noticia llegó a la residencia del gobernador, el duque de Albemarle ordenó inmediatamente la celebración de solemnes exequias. Al otro lado del puerto de Port-Royal, el capitán Wright, comandante del *Assistance*, de la Armada británica, anotó en su diario: «En el día de hoy, alrededor de las once de la mañana, falleció sir Henry Morgan».<sup>[1]</sup> El cadáver de Morgan fue trasladado a la residencia real de Port-Royal, donde permaneció de cuerpo presente para que amigos, parientes y compañeros de borrachera le rindiesen su último homenaje. Colocaron el féretro sobre una cureña y el cortejo fúnebre se desplazó lentamente por las sofocantes y polvorientas calles hasta la iglesia de Saint Peters. Morgan había sido uno de los benefactores acaudalados que, años antes, había colaborado económicamente en la construcción del templo. El campanario de piedra era el edificio más alto de la población y servía de excelente atalaya para controlar la bocana del puerto. El doctor Longworth dirigió el oficio religioso y el cortejo, que volvió a recorrer las calles hasta el cementerio de Palisadoes, en las lindes de la ciudad. Cuando cubrieron el féretro de tierra, el capitán Wright dio a los encargados de los cañones del *Assistance* la orden de disparar una salva de veintiún cañonazos. Se sumaron a ella los cañones del *Drake*, de la Armada británica, el otro buque de guerra atracado en el puerto. Se produjo una pausa hasta que el estruendo cesó, momento en el cual la totalidad de los mercantes anclados y amarrados en los ajetreados muelles dispararon sus armas con una andanada ensordecedora.

Fue una despedida extraordinaria tratándose de un bucanero, aunque lo cierto es que Henry Morgan no fue un bucanero cualquiera.<sup>[2]</sup> Recibió el título de «sir» y el rey inglés Carlos II lo nombró lugarteniente general de Jamaica. Adquirió varios miles de acres en la isla, y creó sus propias plantaciones de azúcar. Estuvo felizmente casado más de veinte años y en el testamento describió a su esposa como «mi muy apreciada y amatísima esposa, la señora Mary Elizabeth Morgan».<sup>[3]</sup> Tuvo buenas conexiones y fue muy influyente: tras su captura y su traslado a Londres, después de la destrucción de Panamá, el general de división Bannister, comandante de las fuerzas de tierra de Jamaica, escribió en su nombre a lord Arlington y le explicó que Morgan había sido muy alabado por el gobernador y por el Consejo en virtud de sus actividades contra los españoles. «Espero no ofender a nadie si digo que es una persona muy meritoria y de gran valor que, con el beneplácito de Su Majestad, podría prestar buenos servicios públicos en nuestra tierra o resultar muy ventajoso en esta

isla en el caso de que estallase la guerra con los españoles».<sup>[4]</sup> Durante su estancia obligada en Londres, Morgan fue recibido con los brazos abiertos en los salones de la buena sociedad. El diarista John Evelyn lo conoció en casa de lord Berkeley, donde charlaron sobre sus valerosas hazañas; también frecuentó la casa londinense del duque de Albemarle, que era parlamentario y amigo del monarca.

Es una lástima que no existan descripciones detalladas del aspecto de Morgan como cabecilla bucanero, ya que debió de tener enorme carisma para imponer su voluntad a la mezcolanza de piratas, cazadores y aventureros que, bajo sus órdenes, realizaron los osados ataques a Portobelo, Maracaibo y Darién. Las únicas descripciones físicas de que disponemos corresponden a los últimos años de su vida, cuando ya había pasado los cincuenta y padecía los efectos acumulados de las fiebres tropicales, la hidropesía y el alcoholismo. El médico y naturalista Hans Sloane lo atendió en sus últimos meses y lo describió como un hombre «delgado, de color cetrino, con los ojos un poco amarillentos y el vientre saliente o destacado».<sup>[5]</sup> Pese a su frágil salud, Morgan se negó a abandonar su disoluto estilo de vida. «No era capaz de abstenerse de tener compañía, permanecía despierto hasta altas horas de la noche y bebía demasiado, razón por la cual volvió a sufrir los primeros síntomas...»<sup>[6]</sup>

Henry Morgan nació en el seno de una buena familia del condado galés de Monmouth y posteriormente aseguró que era hijo de un caballero. Vio la luz hacia 1635 y, pese a que tenemos pocos datos sobre sus padres, lo que sí sabemos es que dos de sus tíos fueron militares distinguidos: el general de división sir Thomas Morgan y el coronel Edward Morgan, que durante un breve período fue lugarteniente general de Jamaica y murió mientras comandaba una expedición a Curaçao.<sup>[7]</sup> Siendo todavía muy joven, Morgan tomó la decisión de seguir los pasos de sus tíos y hacerse militar. Más adelante escribió: «Dejé los estudios demasiado pronto como para ser competente en esas o en otras leyes, y he estado más acostumbrado a la pica que al libro».<sup>[8]</sup> Se unió al contingente expedicionario a las órdenes del general Venables y del almirante Penn, que en 1654 fue enviado al Caribe desde Gran Bretaña con el propósito de tomar la Hispaniola. Un ejército próximo a los siete mil efectivos desembarcó en Santo Domingo, en el lado sur de la isla, pero se vio obligado a replegarse, vencido por la combinación de encarnizada resistencia por parte de los españoles, mandos incompetentes y los efectos letales de las enfermedades tropicales.

Ante la imposibilidad de alcanzar el objetivo de la expedición, Penn y Venables decidieron atacar Jamaica, defendida únicamente por un pequeño destacamento de soldados españoles. En esta ocasión, la superioridad numérica garantizaba el éxito y capturaron la isla, que a partir de entonces se convirtió en asentamiento británico e importante base para las operaciones de la Marina real y de los corsarios. Morgan dedicó los años siguientes a participar en ataques a las ciudades españolas de América Central. Los archivos demuestran que, en dos de las incursiones emprendidas con éxito por el capitán Myngs, Morgan fue uno de los capitanes de barco a quien el gobernador de Jamaica encomendó una misión. En 1663, el propio

Morgan comandó un ataque que dio por resultado el saqueo de Villahermosa, así como de la nicaragüense Gran Granada. Tras demostrar su valía como excelente jefe militar, en 1665 regresó a Jamaica. Edward Mansfield, el cabecilla de los corsarios, fue ajusticiado por los españoles en La Habana y Morgan se convirtió en su heredero natural. A los treinta y dos años, pasó a ser almirante de los hermanos de la costa, esa asociación de corsarios y piratas que conformaron el grueso de los hombres que acabaron por ser conocidos como bucaneros.

En los años posteriores al asalto a la recua de mulas, perpetrado por Drake en 1572, los españoles abandonaron Nombre de Dios como puerto del tesoro y trasladaron sus operaciones a Portobelo. Lionel Wafer, el médico bucanero que en 1680 visitó la ciudad, la describió como «un puerto muy amplio, grande y cómodo, que permite un buen fondeadero y protección para las naves, ya que la bocana es estrecha y una vez dentro se ensancha. Los galeones españoles hallan buen abrigo cuando tienen que realizar actividades en Portobelo, y aquí cargan los tesoros de Perú, que son transportados por tierra desde Darién».<sup>[9]</sup> Los españoles construyeron castillos a ambos lados de la bahía, y había un tercero en plena edificación en el extremo interior del puerto. También contaba con dos iglesias, un hospital, cuadras, almacenes y ciento cincuenta casas destinadas a los comerciantes y los funcionarios. Pese a su aspecto impresionante, la ciudad padecía la misma atmósfera húmeda y las fiebres que Nombre de Dios. Durante la marea baja, el mar en retroceso dejaba ver un trozo de orilla que, «al ser de ese barro negro y sucio, huele muy mal y despiden vapores fétidos a causa del calor del clima».<sup>[10]</sup>

Morgan sabía que los castillos que defendían la ciudad de un asalto por mar estaban insuficientemente guarnecidos, y calculó que bastaría un ataque sorpresa desde tierra para tomarlos. En julio de 1668, navegó con una flota de doce naves pequeñas hasta la bahía del Almirante, en Bocas del Toro, al oeste de Portobelo. Una vez allí, trasladó el contingente de atacantes, formado por quinientos hombres, en veintitrés canoas que había requisado en Cuba. Los bucaneros bordearon la costa al amparo de la oscuridad hasta situarse a cinco kilómetros de la ciudad. Hacia medianoche, vararon las canoas en Estera Long Lemos, marcharon a campo traviesa y llegaron a las afueras de Portobelo una hora antes del alba del 11 de julio.

La primera tarea consistió en tomar la atalaya que se encontraba en las afueras de la ciudad. Estaba defendida por cinco hombres que dispararon valerosamente a los bucaneros que avanzaban hacia ellos. No tardaron en ser reducidos, pero el sonido de los disparos llegó hasta la ciudad y alertó a los centinelas de los castillos. También dio la voz de alarma un grupo de hombres que viajaba en una canoa; al reparar en la fuerza invasora de Morgan, entraron en el puerto a toda velocidad al grito de «¡A las armas, a las armas!», mientras disparaban al aire.<sup>[11]</sup> La confusión y el terror camparon por sus respetos cuando los habitantes despertaron en plena oscuridad; algunos emprendieron la huida y otros se ocultaron en sus casas. Simultáneamente, los soldados se apresuraron a reunirse con la guarnición del castillo de Santiago de la

Gloria. Aunque la sorpresa ya no era total, Morgan dio la orden de ataque. Sin dejar de gritar, sus hombres corrieron por la explanada del castillo. Suponían que quedarían a merced de las armas artilladas en las torretas, pero sólo hicieron un disparo y la bola de cañón voló inofensivamente por encima de sus cabezas y se hundió en el mar. Al cabo de unos minutos, un grupo de bucaneros quedó fuera del alcance de los cañones del castillo y corrió hacia la ciudad. Sin dejar de gritar, disparar y acuchillar a quien intentaba oponer resistencia, los asaltantes reunieron en una de las iglesias a los hombres, las mujeres y los niños aterrorizados. El otro grupo de bucaneros escaló la colina que daba a la población y, con sus mosquetes de cañón largo, se dedicó a abatir a los soldados apostados en los muros del castillo.

Cuando el sol de la mañana iluminó los tejados, los bucaneros se dieron cuenta de que Portobelo estaba en su poder. La siguiente tarea consistió en capturar los fuertes. El fortín de San Jerónimo, a medio construir, se alzaba en un islote cercano al puerto y, al principio, los soldados que lo guarnecían se negaron a entregarlo. Cambiaron de parecer en cuanto un grupo de bucaneros de aspecto feroz vadeó las aguas hacia ellos. El castillo de Santiago de la Gloria era un objetivo más difícil y Morgan tomó una decisión implacable: el alcalde, varias mujeres, ancianos y algunos frailes y monjas servirían de escudos humanos, obligados a caminar delante de los bucaneros. Los soldados del castillo lanzaron una bala de cadena, mataron a uno de los hombres de Morgan e hirieron a dos frailes. No hubo más disparos desde el castillo y los bucaneros llegaron a la puerta principal sin sufrir más bajas. Simultáneamente, otro grupo de asaltantes encontró unas escalas y logró trepar los muros del castillo desde el lado del mar. Izaron la bandera roja y, al verla, los bucaneros de la colina echaron a correr para sumarse al ataque. Pese a la abrumadora mayoría formada por los atacantes, muchos de los hombres que se encontraban en el castillo lucharon encarnizadamente y, de los ochenta soldados de la guarnición, cuarenta y cinco murieron antes de que los bucaneros capturasen la plaza. Humillado por su incapacidad para defender el castillo, el jefe de artillería suplicó que lo ajusticiaran. Uno de los bucaneros accedió y lo abatió de un tiro de pistola. Los bucaneros dedicaron el resto del día al saqueo y la bebida. Según el relato de Exquemelin, «trasladaron a todos los prisioneros a la ciudad, encerraron a los hombres y las mujeres por separado y encargaron a la guardia que los vigilase. Los piratas transportaron a sus heridos hasta una casa próxima. Después de dejar todo en su sitio, se dedicaron a pasarlo bien, completándolo con vino y mujeres».<sup>[12]</sup>

A la mañana siguiente, Morgan envió dos hombres al castillo de San Felipe, situado al otro lado del puerto, para que exigiesen su rendición. El comandante de la guarnición contaba con cuarenta y nueve hombres y abundante munición, pero no había alimentos, ya que solían recibirlos diariamente desde la ciudad. Al principio se mostró decidido a resistir, pero vaciló al ver que doscientos bucaneros armados hasta los dientes avanzaban en canoa por el puerto. Desembarcaron al este del castillo y se desplegaron entre las rocas. Tras varias horas de fuego sin orden ni concierto por

ambas partes, el comandante decidió parlamentar con los atacantes. Los oficiales se resistían a obedecer la orden y, mientras lo debatían, algunos bucaneros se colaron en el interior del castillo y abrieron las puertas principales. El resto de los bucaneros entró en tropel y la guarnición española rindió sus armas. Morgan ordenó que hiciesen ondear la enseña inglesa por encima de las murallas y, ante esa señal, su escuadra, que había esperado fuera de la bahía, puso rumbo a puerto. Los cuatro buques de guerra y las ocho naves más pequeñas entraron en la ensenada y echaron el ancla.

Una vez capturada la ciudad, Morgan envió una carta al presidente de la Real Audiencia de Panamá. Le comunicó que arrasaría Portobelo hasta los cimientos a menos que cobrase un rescate de 350 000 pesos. Don Agustín rechazó de plano la exigencia: «Lo tengo por un corsario y le respondo que los súbditos del rey de España no establecen tratados con inferiores».<sup>[13]</sup> Morgan respondió con una carta que comenzaba así: «Aunque su carta no merece respuesta, ya que me llama corsario, le envío estas líneas para pedirle que no tarde en venir. Lo aguardamos con gran placer y disponemos de pólvora y balas suficientes con las que recibirlo».<sup>[14]</sup> Los españoles enviaron desde Panamá un ejército de ochocientos efectivos, que se desgastaron en el trayecto a través de las marismas, debido a las lluvias torrenciales y la escasez de alimento y pólvora. La mayoría se sintió intimidada por el fuego de los mosquetes de los bucaneros y los cañonazos que las naves inglesas lanzaron cuando se acercaban a Portobelo.

Las negociaciones se prolongaron durante tres semanas y, al final, don Agustín capituló. El 3 de agosto, dos recuas de mulas partieron de Panamá con el rescate. Morgan y sus hombres no tardaron en hacerse con 40 000 pesos en monedas de plata, 4000 pesos en monedas de oro, varios cofres con láminas de plata y 27 barras de plata cuyo valor ascendió a 43 000 pesos. Sumado a lo saqueado en la ciudad, el botín de los bucaneros rondó los 250 000 pesos. Morgan puso rumbo a Jamaica y, cuando llegó a Port-Royal, fue recibido como un héroe. Durante las semanas siguientes, la ciudad se convirtió en centro de espectaculares juergas con bebida, apuestas y libertinaje, ya que los bucaneros gastaron su dinero en las tabernas y los burdeles.

La toma de Portobelo es una de las operaciones anfibia con más éxito del siglo XVII. Por su osadía, es comparable al ataque que De Ruyter había lanzado el verano anterior contra la flota británica anclada en el Medway. Éste había quemado varios barcos de guerra, remolcado el buque insignia británico *Royal Charles* hasta los Países Bajos y desatado el pánico en las ciudades y aldeas del bajo Támesis y el Medway. Esa derrota humillante tuvo lugar inmediatamente después del incendio de Londres y de la gran peste, por lo que la noticia de la hazaña de Morgan encantó a los apremiados londinenses. El hecho de que pocos meses antes Gran Bretaña y España hubieran firmado un tratado de paz, apenas tuvo importancia. El rey Carlos escuchó amablemente las protestas del embajador de España, pero se negó a retirar al gobernador de Jamaica, que había autorizado el ataque, y a devolver el botín del

saqueo de Morgan y los suyos.

Los bucaneros no tardaron en quedarse sin dinero y exigieron a sus capitanes que se hiciesen nuevamente a la mar. En octubre de 1668, Morgan comunicó que planeaba otra incursión y navegó hasta la isla Vaca, situada en la costa suroccidental de la Hispaniola. Se unieron a él varios bucaneros franceses procedentes de Tortuga, así como el *Oxford*, barco de guerra de 34 cañones, de la Armada británica, enviado a Jamaica para colaborar en la defensa de la isla. En enero de 1669, se encontraron en el punto de reunión diez barcos y ochocientos hombres. Morgan trasladó su bandera al *Oxford* y celebró un consejo de guerra para analizar el siguiente objetivo. Acordaron que la primera expedición consistiría en una incursión a la ciudad de Cartagena de Indias, uno de los puertos del tesoro caribeños. La noche siguiente a la toma de la decisión, en el camarote del buque insignia tuvo lugar una alborozada cena. Como solía ocurrir en las fiestas de los bucaneros, las copas y los brindis quedaron intercalados con los cañonazos. En algún momento de la borrachera general, la pólvora del pañol de municiones se encendió y la nave voló por los aires. Morgan, que al parecer tuvo una vida muy afortunada, fue rescatado del agua y se convirtió en uno de los diez únicos embarcados que sobrevivieron a la explosión.

La pérdida del *Oxford* y de aproximadamente doscientos efectivos puso fin al ambicioso plan de atacar Cartagena de Indias. Morgan optó por navegar hasta Maracaibo, en la costa de Venezuela. Ni los fuertes ni las poblaciones de la orilla del gran lago de Maracaibo estaban adecuadamente defendidos, por lo que los bucaneros tuvieron una agradable semana de saqueos y juergas. Por otro lado, la noticia de su presencia llegó a oídos de don Alonso de Campos y Espinosa, almirante de la flota española en las Indias Occidentales. Traslado tres buques de guerra a la entrada del lago y tendió una trampa a Morgan. Reparó los cañones del fuerte, que los hombres de Morgan habían clavado, y desplegó los buques de tal manera que bloquearon el canal. Cuando se enteró de lo que ocurría, Morgan organizó una ingeniosa sucesión de engaños. Convirtió un mercante cubano, capturado en el lago, en un aparentemente poderoso barco de guerra. En los lados abrieron cañoneras adicionales, en las que introdujeron troncos para simular los cañones. Colocaron más troncos en las cubiertas de la nave, los pintaron y los vistieron como si fueran marineros; también cargaron el barco con barriles de pólvora con espoletas. En compañía de dos fragatas pequeñas, el mercante encabezó el ataque con la bandera de Morgan en el tope. Se dirigió en línea recta al más grande de los barcos españoles anclados, el *Magdalena*, de 412 toneladas. El mercante consiguió llegar hasta el *Magdalena* y fue sujetado a él con rezones. Encendieron las espoletas y los doce bucaneros que se encontraban a bordo escaparon en los botes. En cuestión de minutos, el mercante estalló y las llamas se propagaron hasta el barco español, que no tardó en quedar convertido en un casco humeante. Otro bajel del almirante Alonso de Campos se apresuró a levar anclas y buscó la protección del fuerte, pero encalló en un banco de arena. Las naves de Morgan persiguieron al tercer buque de guerra y lo

capturaron.

El fuerte aún controlaba la entrada del puerto y había varios centenares de soldados y marineros que guarnecían los cañones del canal. Morgan inició negociaciones con don Alonso, pero las interrumpió cuando se le ocurrió otro plan. Envío a tierra botes llenos de hombres armados para que los españoles pensasen que lanzaría un ataque terrestre. Los botes regresaron hasta la flota anclada, con los hombres escondidos bajo las bancadas. Los españoles estaban tan seguros de que Morgan planeaba un asalto por tierra que cambiaron de sitio varios cañones para cubrir los accesos terrestres al fuerte. En plena noche, la flota de Morgan levó anclas y, en silencio, dejándose llevar por la marea, derivó más allá del fuerte. Cuando los españoles detectaron la maniobra, los bucaneros ya estaban fuera de su alcance.

Una vez más, Morgan regresó triunfante a Port-Royal, pese a que el saqueo no había sido tan importante como los precedentes y a que, según una autoridad fiable, sólo supuso la mitad del botín de la incursión a Portobelo.<sup>[15]</sup> Mientras Morgan presentaba un informe al gobernador, sir Thomas Modyford, los bucaneros se dirigieron a las tabernas a gastar su parte. Morgan se enteró de que el gobernador acababa de recibir una carta de lord Arlington, en la que le comunicaba que las hostilidades con España debían cesar inmediatamente. Aunque supuso una mala noticia para los bucaneros, para Morgan significó un respiro. Le permitió pasar una temporada con su esposa, visitar a los numerosos amigos y parientes que tenía en Jamaica y adquirir varias propiedades. Ya había comprado una plantación y, en ese momento, adquirió 836 acres en la parroquia de Clarendon, cerca de la aldea de Chapelton. La zona todavía se conoce como el valle de Morgan.

Aproximadamente en la misma época en que llegó a Jamaica la noticia de que debían suspenderse los ataques a las naves y los asentamientos españoles, el gobernador de Cartagena de Indias recibió una carta de la reina regente española por la que autorizaba la guerra contra los ingleses en las Indias. Recogió el guante un corsario portugués llamado capitán Rivero, que atacó las islas Caimán y a continuación un barco corsario jamaicano en las proximidades de Cuba. En junio de 1670, desembarcó treinta hombres en Montego Bay, en la costa norte jamaicana, y destruyó casi todas las casas del asentamiento. Un mes después, llevó a cabo una incursión a una aldea costera del sur y quemó dos viviendas. Rivero jamás representó una amenaza seria para Jamaica, pero, como era previsible, sus ataques desencadenaron la reclamación de venganza. En ese momento, llegaron noticias del gobernador holandés de Curaçao, según las cuales España había declarado oficialmente la guerra a Jamaica. El Consejo de Jamaica celebró una reunión, en la que se acordó que «se conceda al almirante Henry Morgan el cargo de almirante y comandante en jefe de todas las naves de guerra pertenecientes a este puerto»<sup>[16]</sup> y se lo capacite para organizar la flota y «atacar, tomar y destruir todos los barcos enemigos que se pongan a su alcance». También lo autorizaron a desembarcar en territorio enemigo y a tomar y destruir todo lo que «favorezca la conservación y la

tranquilidad de esta isla».

Morgan recibió esa misión el 1 de agosto de 1670 y no tardó en poner rumbo a isla Vaca, el punto de reunión de los bucaneros. A finales de septiembre, un mínimo de treinta y ocho barcos y cerca de dos mil hombres se habían unido al buque insignia de Morgan. El 12 de diciembre de 1670, se celebró a bordo de la capitana una reunión, en la que acordaron que la ciudad de Panamá sería el objetivo. Una semana después, la flota bucanera más numerosa que haya surcado el mar Caribe se hizo a la vela y se dirigió a San Lorenzo, en la desembocadura del río Chagres. El castillo situado en la desembocadura opuso una encarnizada resistencia y su captura requirió tres asaltos y la pérdida de muchos efectivos. Sólo cuando la bandera inglesa ondeó por encima de las almenas, la flota de Morgan pasó junto a los silenciados cañones y se dirigió río arriba. Varios kilómetros más adelante, los bucaneros se trasladaron a pequeños botes y canoas. Continuaron su recorrido contracorriente hasta que llegó el momento de abandonar la vía fluvial y marchar por la selva.

La ciudad de Panamá era el principal puerto del tesoro de la costa del Pacífico, en América Central, el lugar escogido por los españoles para almacenar el oro y la plata de Perú y Potosí. La población rondaba las seis mil almas, en su mayoría esclavos negros. El presidente de la Real Audiencia era don Juan Pérez de Guzmán, quien había llevado a cabo denodados esfuerzos por mejorar las defensas de la ciudad. Se había ocupado de que contase con una buena dotación de armas y provisiones, y hecho cuanto estaba en sus manos por reforzar la guarnición. Cuando abandonaron la selva y ocuparon la llanura situada frente a la ciudad, Morgan y sus hombres vieron que el auditor había estacionado sus tropas en la carretera, por lo que la entrada estaba cortada. Había alrededor de mil doscientos defensores de a pie y cuatrocientos a caballo, pero en su mayoría se trataba de reclutas inexpertos que no estaban a la altura de los aguerridos bucaneros de Morgan.

A las siete de la mañana del 28 de enero de 1671, Morgan dio a sus hombres la orden de avanzar. Habían formado cuatro escuadrones y portaban estandartes rojos y verdes, que ondearon en la brisa fresca que soplaba en la llanura. Al acercarse al ejército que esperaba, Morgan llegó a la conclusión de que el ataque frontal sería muy costoso y ordenó a uno de los escuadrones que diera la vuelta y capturase la colina situada a la derecha de la ciudad. Los hombres de Pérez de Guzmán llegaron a la conclusión de que los bucaneros se replegaban y atacaron; la caballería española también arremetió. Ante esa mezcla desorganizada de efectivos y caballos, los bucaneros se mantuvieron en sus trece y, con letal puntería, dispararon contra las hordas que avanzaban. La primera línea de caballos fue abatida por los certeros tiradores franceses que formaban la vanguardia bucanera, y los soldados de caballería supervivientes dieron media vuelta y emprendieron el regreso a Panamá. Los infantes quedaron a merced de las devastadoras descargas cerradas del grueso de los bucaneros, que mataron a cerca de un centenar de soldados antes de que los supervivientes dieran media vuelta y emprendiesen la huida. El arma secreta del



presidente de la Real Audiencia consistía en dos rebaños de bueyes que los vaqueros negros debían lanzar en estampida hacia los bucaneros. Los bueyes, sin embargo, se acercaron pesadamente al campo de batalla, por lo que los bucaneros se limitaron a espantarlos y enviarlos de regreso a la ciudad. Los hombres de Morgan arremetieron contra el ejército en desbandada y a golpes y machetazos se abrieron paso por la llanura. A media mañana, cerca de quinientos hombres yacían muertos o heridos bajo el sol tropical. En aquella refriega, los bucaneros sólo sufrieron quince bajas.

Don Juan se había encargado de que, en caso de perder la batalla, los bucaneros encontrasen una ciudad vacía. Gran parte de los tesoros de Panamá habían sido cargados en barcos mientras los hombres de Morgan todavía bregaban por la selva. En muchas casas habían colocado barriles de pólvora, y el capitán de artillería había recibido la orden de volar el polvorín en caso de que los bucaneros avanzasen sobre la ciudad. Mientras el ejército en desbandada huía por las calles, el capitán encendió las espoletas y la explosión se oyó a varios kilómetros a la redonda. Luego encendieron los barriles de pólvora que, al explotar, desencadenaron incendios que no tardaron en quemar hasta los cimientos la mayor parte de los edificios. Durante varias horas reinó el caos, mientras los negros iban de aquí para allá con teas, cumpliendo las órdenes de don Juan de prender fuego a los edificios de madera, al tiempo que los coléricos bucaneros corrían de casa en casa en busca de oro y objetos de valor. Al anoecer, el centro de la ciudad estaba en llamas y por la mañana sólo seguían en pie el campanario de piedra de la catedral y algunos edificios públicos construidos con el mismo material.

«Así se consumió la famosa y antigua ciudad de Panamá, el centro de oro y plata más importante del mundo entero»,<sup>[17]</sup> escribió Morgan en su informe a Modyford. Sus hombres registraron las ruinas humeantes y el campo circundante en busca de tesoros e incluso realizaron incursiones a las islas cercanas. Los habitantes fueron salvajemente torturados para que revelasen dónde habían escondido el dinero y, a finales de febrero, la pila de artículos saqueados era considerable. Morgan congregó a su ejército y, a través de la selva, emprendió el camino de vuelta a los barcos. Según Exquemelin, los bucaneros llevaron 175 mulas cargadas de láminas de plata y monedas, así como seiscientos prisioneros. Más tarde, Morgan informó de que el valor total del saqueo ascendía a 30 000 libras. Repartida entre tantos, la cifra significó poco más de 15 libras por cabeza. Enormemente airados, muchos bucaneros sospecharon que Morgan se había quedado con parte del botín. Exquemelin era uno de ellos, lo que podría explicar por qué trazó una semblanza tan negativa de Morgan y lo representó como un malvado cruel y sin escrúpulos.

Cuando en Londres dos editores publicaron la versión en inglés del libro de Exquemelin, enviaron ejemplares a Morgan, que decidió llevarlos a juicio por difamación. Estaba muy ofendido porque lo llamaban pirata y rechazó de plano el fragmento en el que decía que había viajado por primera vez a las Antillas como criado bajo contrato. Insistió en que «en esta vida jamás he sido criado de nadie,

salvo de Su Majestad».<sup>[18]</sup> La diatriba se resolvió en los tribunales. En las ediciones posteriores, introdujeron enmiendas y Morgan cobró 200 libras de cada editor por daños y perjuicios. Por desgracia para Morgan, las ediciones anteriores siguieron en circulación y todavía se citan en numerosas historias de la piratería.

Morgan regresó apresuradamente a Jamaica y los bucaneros se dispersaron. La mayor parte del contingente francés, que representaba cerca de la tercera parte de la flota, volvió a la Hispaniola y a la isla de la Tortuga, situada a poca distancia. Muchos bucaneros pusieron rumbo norte siguiendo la costa de Honduras y la bahía de Campeche, con la intención de incorporarse a los asentamientos cada vez más numerosos de leñadores de mástiles de Campeche. Algunos siguieron a Morgan hasta Jamaica y se sumaron a las tripulaciones de los balandros mercantes y pesqueros u optaron por una vida más tranquila en tierra firme. El saqueo de Panamá fue la última acción importante de los bucaneros. Obviamente, la piratería persistió y acabó por convertirse en una amenaza cada vez mayor para el comercio en las Antillas, pero los piratas posteriores a Morgan fueron asaltantes independientes que atacaron naves de todas las nacionalidades, y que casi nunca recibieron patentes de corso que autorizasen sus actividades.

\* \* \*

La noticia de la expedición de Panamá fue bien recibida en Jamaica. «Creo que hemos quedado bien vengados del incendio de nuestras casas en el norte y el sur de nuestra isla»,<sup>[19]</sup> escribió el hermano de Modyford en una muestra magistral de lo que es un eufemismo; el 10 de junio de 1671, el Consejo de Jamaica se reunió y agradeció públicamente a Morgan el cumplimiento de la misión que le había encomendado. Las autoridades de Londres no estaban tan satisfechas. A pesar de la carta de la reina regente de España de abril de 1669, y de los ataques posteriores de los corsarios españoles, oficialmente Inglaterra estaba en paz con España. Sir Thomas Modyford no había sido autorizado por Londres a dar carta blanca a Morgan para que atacase y destruyera cuanto encontrase a su paso. Las autoridades españolas del Nuevo Mundo y de Madrid se sintieron humilladas y ultrajadas por la destrucción de Panamá. Al recibir la noticia, la reina regente sufrió «un malestar tan intenso, un exceso de llanto y una pasión tan violenta que quienes la rodeaban temieron que acortase su vida».<sup>[20]</sup>

Los británicos intentaron distanciarse del «último accidente en América» y echaron las culpas a un hatajo de corsarios que se había desmandado. Decidieron que había que sustituir a Modyford como gobernador y enviaron a sir Thomas Lynch con la orden secreta de arrestar a Modyford y devolverlo a Inglaterra. Nada más llegar a la capital, Modyford fue trasladado a la Torre de Londres. Se trataba evidentemente de un ejercicio propagandístico para aplacar a los españoles. Lo trataron como a un caballero y, tras dos años de reclusión, volvió a codearse con la buena sociedad

londinense; al cabo de un tiempo, lo destinaron de nuevo a Jamaica como presidente de una sala de justicia. Los españoles no se dieron por satisfechos y siguieron exigiendo que los británicos tomaran medidas contra el corsario infame que había dirigido el ataque contra Panamá. En abril de 1672, Henry Morgan fue detenido y lo enviaron a Inglaterra en la fragata *Welcome*, de la Armada británica. Llevaba varios meses enfermo y con fiebre, y muchos se apiadaron de su situación. Hasta Lynch escribió en su favor: «A decir verdad, se trata de un sujeto honrado y valiente y contó con la comisión y las instrucciones tanto de sir T. M. como del Consejo...»<sup>[21]</sup> Morgan estuvo dos años en Londres, a la espera de conocer su destino. Jamás estuvo encarcelado y gozó de la libertad de visitar a sus amistades y parientes. Aprovechó el tiempo y hasta lord Arlington le pidió que presentase un memorándum al monarca sobre el modo de mejorar las defensas de Jamaica.

El gobernador Lynch había enviado una sucesión ininterrumpida de cartas a Londres. Estaba preocupado por las actividades cada vez más frecuentes de los piratas y por la posibilidad de que los franceses intentasen atacar la isla. Llegaron a la conclusión de que ya no era el hombre adecuado para ese puesto y, en enero de 1674, lord Arlington comunicó al Consejo de comercio y plantaciones que lord Vaughan sustituiría a Lynch como gobernador de Jamaica. Contaría con la ayuda de Henry Morgan, al que nombrarían lugarteniente general. Antes de que partiera de Inglaterra, el rey Carlos II nombró «sir» a Morgan. No está claro si le concedió el título en virtud de la dignidad de su nuevo cargo o como reconocimiento de sus hazañas contra los españoles. Lo que sí sabemos es que contaba con muchos amigos en la corte y que era muy admirado en tanto comandante genial y valiente.

Morgan viajó a las Antillas en el *Jamaica Merchant*, que naufragó en las costas de la isla Vaca, lugar que había utilizado como punto de reunión antes de los ataques a Maracaibo y Panamá. Todos se trasladaron sin problemas en los botes, pero el *Jamaica Merchant* se hundió y se llevó al fondo del mar el cañón que Morgan había trasladado para reforzar las defensas de Port-Royal. Poco después, los pasajeros y la tripulación de la nave naufragada fueron rescatados por un mercante de paso y llevados a Jamaica, donde desembarcaron el 6 de marzo de 1676.

Las cualidades que convirtieron a Morgan en un cabecilla bucanero tan eficaz no eran necesarias para desempeñar la función de lugarteniente general. Asistió a las reuniones de la Asamblea, compró más tierras y dedicó buena parte del tiempo a supervisar sus propiedades. No mantuvo buenas relaciones con lord Vaughan, que se quejó de su «imprudencia y su incapacidad de comprometerse con el gobierno civil»,<sup>[22]</sup> así como de su costumbre de beber y apostar en las tabernas de Port-Royal. De todos modos, Morgan se redimió cuando, tras ser llamado Vaughan a Londres, fue nombrado gobernador en funciones. Le comunicaron que cerca de Curaçao se encontraba una potente flota francesa al mando del conde d'Estrées, lo que se consideró una grave amenaza para Jamaica. Morgan declaró la ley marcial, movilizó la milicia y ordenó la construcción de dos fuertes para proteger los accesos al puerto

de Port-Royal. También envió un barco a la isla Vaca con el propósito de recuperar los cañones y las balas del naufragado *Jamaica Merchant*. La operación de rescate permitió recobrar 22 cañones, que fueron trasladados a Port-Royal e instalados en un emplazamiento que recibió el nombre de «las líneas de Morgan».

Cuando en 1687 llegó a Jamaica acompañando al duque de Albemarle, al que acababan de nombrar gobernador, Hans Sloane notó que Morgan estaba gravemente enfermo y arrasado por años de vida disoluta y las secuelas más desagradables de la hidropesía. Le recetó diversas medicinas, que parecieron surtir efecto, pero Morgan siguió entregándose a descomunales excesos de alcohol en compañía de sus amigos. «Recayó en su viejo estilo de vida, no hizo caso de los comentarios que la desaconsejaban y su cuerpo se hinchó tanto que la chaqueta ya no lo contuvo».<sup>[23]</sup> Morgan consultó a un médico negro, que le colocó emplastos de arcilla y agua y le aplicó lavativas de orina, «pero languideció, la tos fue en aumento y poco después murió».

## CAPÍTULO 4

### LAS PIRATAS Y LAS ESPOSAS DE LOS PIRATAS

**E**L PUERTO DE NASSAU es un largo tramo de aguas azules y brillantes que se extiende entre los muelles que bordean la fachada marítima y una isla baja y próxima a la costa, que abunda en playas de arena y palmeras. En nuestros días, el puerto recibe la visita de yates y cruceros, pero en el siglo XVIII sirvió de fondeadero para pequeñas naves mercantes y algún que otro buque de guerra que buscaran abrigo. También fue un célebre refugio y punto de reunión de piratas. El 22 de agosto de 1720, una docena de piratas remaron hasta un velero de un solo palo que estaba anclado en medio del canal. Se trataba de un balandro de doce toneladas, el *William*, propiedad de un lugareño, el capitán John Ham. Contaba con cuatro cañones en su cubierta ancha y desteñida por el sol, y otros dos cañones giratorios montados en sus cureñas. Contaba con una buena provisión de municiones y aparejos de repuesto, y en la borda había una canoa que utilizaban como bote.<sup>[1]</sup> Los piratas abordaron el balandro, levaron el ancla y se hicieron a la vela. No tardaron en alejarse de las demás naves del fondeadero y se dirigieron a alta mar en el balandro robado. Aunque los hurtos de este estilo eran corrientes en el Caribe, tal vez un observador perspicaz habría notado que había algo peculiar en la tripulación pirata. Pese a llevar chaqueta masculina y pantalón largo de marinero, entre los piratas había dos mujeres.

El cabecilla de esos piratas era John Rackam, un personaje osado y algo irreflexivo, cuya ropa de vivos colores había llevado a que lo apodasen *Calico Jack*.<sup>[2]</sup> Le encantaban las mujeres y se decía que en la costa de Cuba tenía un harén con todas sus amantes. Había sido intendente de la dotación pirata del capitán Vane, pero en noviembre de 1718 puso en cuestión la decisión que su capitán tomó de no atacar una fragata francesa en el paso de los Vientos. La tripulación consideró a Vane un cobarde, y lo sustituyó por Rackam. *Calico Jack* asumió el mando de la nave de Vane y se dedicó a asaltar barcos pequeños en las aguas que rodean Jamaica. No hay pruebas de que emplease la tortura o el asesinato y, por lo visto, hizo cuanto estuvo en sus manos por tratar con delicadeza a sus víctimas. Cuando terminó de saquear un barco proveniente de Madeira, *Calico Jack* lo devolvió al capitán y también organizó el viaje de retorno de Hosea Tisdale, tabernero jamaicano. Comparado con Bartholomew Roberts y Barbanegra, que estuvieron al mando de buques de guerra con 40 cañones y entraron en acción con una flotilla de naves de apoyo, *Calico Jack* fue un pirata de poca monta. Prefirió actuar con un modesto balandro y limitó los ataques a pequeñas embarcaciones de pesca y barcos de comercio local. Su fama no se debe a las hazañas realizadas en sus dos años de capitán pirata, sino a su

vinculación con las piratas Mary Read y Anne Bonny, cuyas vidas fueron mucho más aventureras e interesantes que la de John Rackam.

*Calico Jack* conoció a Anne Bonny en Nueva Providencia. En mayo de 1719, navegó hasta la isla con la intención de aprovechar la amnistía ofrecida por el gobernador de las Bahamas. Recibió el perdón real y, durante una temporada, abandonó sus actividades. Mientras frecuentaba las tabernas del puerto de Nassau, se cruzó con Anne Bonny y se dedicó a cortejarla con la misma actitud directa que empleaba para atacar los barcos: «... nada de perder tiempo, acercamiento directo, todas las armas en juego y botín abordado».<sup>[3]</sup> La convenció de que abandonase a su marido marino y se hicieron juntos a la mar. Cuando Anne Bonny quedó embarazada, *Calico Jack* la dejó con sus amigos de Cuba, donde tuvo al niño. En cuanto estuvo en condiciones, la mandó a buscar y Anne Bonny se reunió con la tripulación, vestida de hombre, como de costumbre. *Calico Jack* había vuelto a la piratería y fue también aproximadamente en esa época cuando Mary Read se sumó a la dotación. También vestía de hombre y navegaba en un mercante que *Calico Jack* capturó. Anne Bonny se sintió muy atraída por el nuevo integrante de la tripulación pirata y, en un momento de tranquilidad en el que quedaron a solas, le confesó que era mujer. Mary Read, «que sabía a qué se enfrentaba y que era sensata con respecto a su capacidad en ese aspecto, se vio obligada a aclarar la situación y, para gran desilusión de Anne Bonny, le hizo saber que también era mujer».<sup>[4]</sup> Pusieron al tanto del secreto a *Calico Jack*, para evitar así mayores confusiones».

En el verano de 1720, todos habían regresado a Nueva Providencia y, evidentemente, eran muy conocidos por las autoridades de la isla. Cuando robaron el balandro *William* del puerto de Nassau, el gobernador no tuvo la menor duda con relación a sus identidades. El 5 de septiembre, publicó un bando con los detalles del balandro y los nombres de Rackam y sus secuaces. La lista incluía a «dos mujeres llamadas Ann Fulford, alias Bonny, y Mary Read». El bando declaraba que, «por la presente, el mentado John *Rackum* y su dotación son declarados piratas y enemigos de la Corona de Gran Bretaña y, en consecuencia, así deben ser tratados y considerados por todos los súbditos de Su Majestad».<sup>[5]</sup>

En aquellas fechas, el gobernador de las Bahamas era el capitán Woodes Rogers, un marino obstinado y decidido que, de 1708 a 1711, había realizado una triunfal travesía alrededor del mundo con patente de corso. En 1718, había llegado a la Antillas con la misión del gobierno británico de liberar a las Bahamas de la colonia pirata cuya base se encontraba en Nueva Providencia. Entró en el puerto de Nassau con tres buques de guerra e hizo ingentes esfuerzos por restablecer la ley y el orden. El rey Jorge lo había autorizado a amnistiar a los piratas que se mostrasen dispuestos a abandonar su oficio, y *Calico Jack* fue uno de los muchos que accedieron. El nuevo gobernador estaba preparado para adoptar severas medidas en caso de que las amnistías no diesen resultado. Cuando algunos de los piratas amnistiados volvieron a las andadas, los apresó y ahorcó en el puerto de Nassau, bajo las murallas del fuerte.

Woodes Rogers actuó con la misma decisión cuando supo que en el puerto habían robado el *William*. Además de publicar el bando, inmediatamente envió un balandro con veinticinco tripulantes a atrapar a los piratas y, el 2 de septiembre, envió otro balandro con doce cañones y cincuenta y cuatro tripulantes para que se sumasen a la persecución.<sup>[6]</sup> *Calico Jack* debió de enterarse de que estaba en busca y captura. Tras atacar siete pesqueros en las cercanías de Harbour Island, en las Bahamas, puso rumbo sur. El 1 de octubre, interceptó dos balandros mercantes en las proximidades de la costa de la Hispaniola y, dos semanas después, apresó un balandro cerca de Port Maria, en la costa norte de Jamaica. A lo largo de las tres semanas siguientes, el balandro *William* navegó lentamente hacia el oeste, más allá de las ensenadas y las playas de arena de Ocho Ríos, Falmouth y Montego Bay, hasta llegar a punta Negril, en el extremo occidental de la isla. Allí la suerte volvió la espalda a *Calico Jack*.

Por la zona navegaba un balandro corsario fuertemente artillado y comandado por el capitán Jonathan Barnet, «un hombre enérgico», a quien el gobernador de Jamaica había encomendado la misión de apresar piratas.<sup>[7]</sup> Barnet oyó un disparo procedente de la nave anclada de Rackam y cambió de rumbo para investigar. Alarmado por el poderoso aspecto del balandro de Barnet, Rackam se apresuró a zarpar. Barnet lo persiguió y, a las diez de la noche, alcanzó al *William*. Pidió que se identificasen y la respuesta fue: «John Rackam, de Cuba». A continuación, Barnet ordenó que se rindiera, pero los piratas se mostraron desafiantes y dispararon un cañón giratorio contra la nave de Barnet. Aunque en la oscuridad era difícil ver con claridad al enemigo, Barnet reaccionó en el acto y lanzó una andanada y una ráfaga de munición pequeña. El ataque hizo volar por los aires la botavara de los piratas e inutilizó eficazmente la nave,<sup>[8]</sup> por lo que Barnet se acercó y abordó el barco pirata. Sólo se topó con la resistencia de Mary Read y Anne Bonny. Iban armadas con pistolas y machetes y, pese a que maldijeron a cuantos se cruzaron en su camino, no lograron reorganizar a sus compañeros de tripulación, que se entregaron sin oponer resistencia. Por la mañana, desembarcaron a los piratas en Davis's Cove, una minúscula ensenada a mitad de camino entre Negril y Lucea. Quedaron bajo la custodia del comandante Richard James, oficial de la milicia que organizó la guardia y los escoltó por la isla hasta la cárcel de Spanish Town.<sup>[9]</sup> El 16 de noviembre, *Calico Jack* y diez hombres pertenecientes a la tripulación fueron juzgados por piratería; el 28 de noviembre, el tribunal del Almirantazgo volvió a reunirse para someter a juicio a las dos integrantes de la tripulación pirata.

Mary Read y Anne Bonny no llegaron a alcanzar la fama de Henry Morgan, el capitán Kidd o Barbanegra, pero si fueron más conocidas que otros capitanes piratas con más éxito se debe, en parte, a la animada descripción que Johnson hace de sus vidas en la *General History of the Pirates* y, parcialmente, a que son las únicas piratas de la edad de oro de la piratería sobre las que sabemos algo. Por esta razón, alcanzaron una cualidad mítica que ha servido de fuente de inspiración para diversos libros, obras de teatro y películas y que ha llevado a incluirlas en los escritos de las

historiadoras feministas y en los textos sobre travestismo.

El problema con su trayectoria radica en la falta de documentación sobre los inicios de sus vidas. La transcripción del juicio y las fugaces referencias que aparecen en los documentos coloniales y los periódicos de la época proporcionan información sobre el último o los últimos años de sus vidas, pero para lo demás tenemos que basarnos en el capitán Johnson, que suele ser preciso aunque casi nunca alude al origen de la información. Y lo cierto es que la historia que nos refiere resulta demasiado asombrosa como para que podamos creerla a pie juntillas. Como él mismo afirma, la historia de estas mujeres abunda en giros y aventuras sorprendentes y «los incidentes peculiares de sus vidas errantes son tales que algunos podrían caer en la tentación de pensar que sólo se trata de una novela o un romance».<sup>[10]</sup>

Según Johnson, Mary Read nació en Inglaterra y fue el segundo hijo de una madre joven cuyo esposo se hizo a la mar y jamás regresó. Tras la desaparición del marido, la joven tuvo una aventura y quedó embarazada, pero se sintió tan avergonzada ante la idea de dar a luz a un bastardo que se fue al campo, a la casa de unos amigos. Poco antes del nacimiento de Mary, falleció el primogénito. La madre se quedó sin medios y decidió apelar a su suegra para que la ayudase a mantener a la niña. Disfrazó a Mary de varón para hacerla pasar por el primogénito y viajó a Londres. La suegra accedió a pagar una corona semanal a su nieto.

Mary Read se crió como un niño y, a los trece años, su madre no le consiguió trabajo de doncella, sino de joven criado de una dama francesa. Mary se hartó enseguida de esa existencia doméstica y, «cada vez más osada, fuerte y de mente errante, consiguió un puesto a bordo de un buque de guerra». Después viajó a Flandes y se alistó como cadete en el ejército. Destacó por su valor en varios enfrentamientos militares, pero se enamoró de un soldado flamenco de su regimiento. Éste se mostró encantado al descubrir que compartía la tienda con una joven, si bien Mary Read no estaba dispuesta a ser eternamente su amante. En cuanto terminó la campaña, se casaron, se licenciaron del ejército y se convirtieron en propietarios de la taberna Las Tres Herraduras, cercana a Breda.

Por desgracia, el esposo de Mary murió poco después del casamiento y, en 1697, año en el que se firmó el tratado de Ryswick, los soldados se marcharon y la taberna dejó de ser rentable. Mary Read no tuvo más opción que buscar fortuna en otro sitio. Volvió a vestirse de hombre y, tras una temporada en un regimiento de infantería, embarcó con destino a las Antillas. Los piratas capturaron la nave y, después de varias aventuras más, acabó en el barco capitaneado por Rackam y con Anne Bonny como uno de los tripulantes.

Anne Bonny también se había criado como un varón. Nació cerca de Cork, Irlanda, y era hija ilegítima de un abogado. Tras una pelea, su padre se distanció de su esposa: ésta se había enfadado al descubrir que su marido tenía una aventura con la doncella; el esposo se enfureció cuando su mujer acusó a la doncella de robar varias cucharas de plata y la hizo encarcelar. El marido quería tanto a la niña que había



tenido con la doncella, que decidió que conviviese con él. Para evitar el escándalo, la vistió de niño y fingió que la estaba formando como pasante de abogado.

La esposa se enteró de lo que ocurría y dejó de pasarle la asignación. El escándalo lo afectó y decidió marchar al extranjero. Cogió a la doncella y a su hija Anne y embarcó rumbo a Carolina, donde como comerciante ganó suficiente dinero para comprar una plantación. Anne decepcionó a su padre, pues se enamoró de un joven marinero sin dinero, apellidado Bonny, y se casó con él. Expulsada de casa de su padre, Anne navegó con Bonny hasta la isla de Nueva Providencia, donde, como ya hemos visto, conoció a *Calico Jack*, se convirtió en pirata y, tras dos años de aventuras, acabó en el juzgado de Jamaica junto a Mary Read. La transcripción del juicio celebrado en Spanish Town ofrece información de primera mano sobre algunas hazañas de *Calico Jack*, así como descripciones del aspecto y el comportamiento de Mary Read y Anne Bonny.<sup>[11]</sup> El 16 de noviembre, se reunió el tribunal del Almirantazgo presidido por sir Nicholas Lawes, gobernador de Jamaica. Constaba de doce miembros, dos de los cuales eran capitanes de la Marina real. Los enjuiciados eran el propio Rackam, descrito como «John Rackam, en los últimos tiempos de la isla de Nueva Providencia, en América, marinero y último capitán y comandante de cierto balandro pirata»; George Fetherson, también de Nueva Providencia, «último capitán del mentado balandro»; Richard Corner, intendente, y John Davies, John Howell, Thomas Bourn, Noah Harwood, James Dobbins, Patrick Carty, Thomas Earl y John Fenwick.<sup>[12]</sup>

Los prisioneros fueron acusados de cuatro cargos:

1. Que, «con actitud pirata, delictiva y hostil, atacaron, ocuparon y tomaron siete pesqueros», asaltaron a los pescadores y les robaron el pescado y los aparejos respectivos.
2. Que, «en alta mar y en un lugar determinado, a una distancia de aproximadamente tres leguas de la isla de la Hispaniola... tendieron una emboscada, dispararon y tomaron dos balandros mercantes», asaltaron a James Dobbin y a otros marineros.
3. Que, en alta mar, aproximadamente a cinco leguas de la bahía de Port María, en la isla de Jamaica, tomaron, tras disparar contra ella, una goleta capitaneada por Thomas Spenlow y pusieron a éste y a otros marineros en una situación de «miedo corpóreo por sus vidas».
4. Que, aproximadamente a una legua de la bahía de Dry Harbour, en Jamaica, abordaron y asaltaron un balandro mercante llamado *Mary*, comandado por Thomas Dillon, robaron y se llevaron el balandro y sus navíos.

Hubo dos testigos de cargo. Thomas Spenlow, de la jamaicana Port-Royal, describió ante el tribunal que desde el balandro tripulado por los detenidos habían disparado contra su goleta. Afirmó que «lo abordaron y lo atraparon; de la mentada goleta se

llevaron cincuenta rollos de tabaco y nueve sacos de pimienta; lo tuvieron bajo custodia alrededor de cuarenta y ocho horas, después de lo cual le permitieron partir, lo mismo que a su goleta». El segundo testigo fue James Spatchears, marinero de Port-Royal, que dio una descripción pormenorizada del intercambio entre el balandro pirata y el mercante al mando de Jonathan Barnet.

Pese a que defendieron su inocencia, la totalidad de los prisioneros fueron considerados culpables y condenados a muerte. Al día siguiente, ahorcaron a cinco en punta Gallows, un promontorio azotado por los vientos y sin rasgos característicos, situado en la estrecha franja de tierra que se extiende hasta Port-Royal; los seis restantes fueron ajusticiados un día después en Kingston. Colocaron el cadáver de *Calico Jack* en una jaula de hierro y la colgaron de una horca de Deadman's Cay, un islote visible desde Port-Royal que hoy se denomina Cayo Rackam.

El juicio contra Mary Read y Anne Bonny siguió derroteros parecidos. Las acusaciones fueron exactamente las mismas, pero hubo más testigos de cargo, la totalidad de los cuales aseguraron que las piratas eran integrantes voluntarias de la tripulación de Rackam y participaban activamente en los ataques a los mercantes. La descripción más gráfica de su aspecto la proporcionó Dorothy Thomas, que navegaba en canoa por la costa norte de Jamaica cuando el balandro pirata la atacó:

... Las dos mujeres, presentes ante el tribunal, se encontraban entonces a bordo del mentado balandro y vestían chaqueta de hombre y pantalón largo, así como pañuelo alrededor de la cabeza; cada una sujetaba un machete y una pistola, maldijo a los hombres y aseguró que asesinaría a la declarante; la matarían para evitar que se expresase contra ellas; la declarante añadió que el motivo por el que sabía y creía que eran mujeres respondía a la ampulosidad de sus senos.<sup>[13]</sup>

Con ayuda de un intérprete, dos franceses que estaban presentes cuando Rackam atacó la goleta de Spenlow explicaron que las mujeres estuvieron muy activas a bordo y que Anne Bonny repartió pólvora entre los hombres; también aseguraron «que, cuando avistaban una nave, la perseguían o la atacaban, vestían ropa de hombre, mientras que en otras ocasiones llevaban prendas de mujer».

Thomas Dillon, capitán del balandro *Mary*, confirmó que ambas estaban a bordo de la nave de Rackam cuando llevaron a cabo el ataque. Aseguró que «Anne Bonny, una de las detenidas juzgadas, esgrimía un arma en la mano, y ambas eran muy disolutas, juramentaban sin cesar y a bordo estaban más que dispuestas a hacer lo que fuese necesario».

Cuando les preguntaron si tenían algo que declarar en su defensa, ambas respondieron que carecían de testigos y que no querían hacer preguntas. Las detenidas y los asistentes recibieron la orden de retirarse de la sala del tribunal mientras sir Nicholas Lawes y los doce miembros de la comisión evaluaban las pruebas. La decisión unánime fue que ambas eran culpables de las piraterías y robos del tercer y cuarto cargos que habían planteado en su contra. Las llevaron de regreso a la sala y les comunicaron el veredicto. No dieron razones por las cuales no debieran condenarlas a muerte, por lo que, en su condición de presidente del tribunal, sir

Nicholas las condenó con las seculares palabras:

Mary Read y Anne Bonny, alias Bonn, iréis de aquí a vuestro lugar de nacimiento y de allí al de la ejecución, donde seréis seriamente colgadas del cuello hasta que estéis seriamente muertas. Que en su misericordia infinita Dios se apiade de vuestras almas.

Por algún motivo, las prisioneras se habían guardado una baza hasta ese momento: quizá pensaron que no las declararían culpables hasta que el presidente pronunció esas palabras demoledoras. Inmediatamente después de que se dictara sentencia, ambas comunicaron al tribunal que estaban embarazadas. Por desgracia, no sabemos cómo recibieron la noticia los presentes, aunque lo cierto es que debió de causar cierta conmoción. Lo que sí sabemos gracias a la transcripción del juicio es que el tribunal ordenó que «se suspenda la mentada condena y se lleve a cabo una inspección».

El examen practicado confirmó que estaban embarazadas y la pena les fue conmutada. Lamentablemente, poco después del juicio Mary Read enfermó y murió en la cárcel. El registro parroquial del distrito jamaicano de Saint Catherine consigna que fue enterrada el 28 de abril de 1721.<sup>[14]</sup> No se sabe qué fue de Anne Bonny ni de su hijo.

El 24 de enero de 1721, se celebró el juicio a los nueve ingleses desafortunados que estaban a bordo de la nave de Rackam cuando Jonathan Barnet la capturó. Pocas horas antes navegaban en canoa en busca de tortugas y los piratas los convencieron de que subieran al barco para compartir un vaso de ponche. El tribunal los condenó por piratería sobre la base de que iban armados y ayudaron a Rackam a remar. A seis los ahorcaron y, como comentó el capitán Johnson, «todos debemos reconocer que para esos pobres fue un hecho desgraciado».

\* \* \*

La historia de Mary Read y Anne Bonny plantea diversas cuestiones. ¿Era muy insólito que las mujeres se hicieran a la mar? En caso afirmativo, ¿por qué? ¿Hubo más mujeres piratas? ¿Resultaba imprescindible que la mujer se disfrazase de hombre si quería pertenecer a la tripulación de un barco? ¿Cómo se las apañaron para hacerse pasar por hombres en medio de las condiciones primitivas y de hacinamiento que imperaban en una nave del siglo XVIII?

En los últimos años, una cantidad cada vez mayor de mujeres se han dedicado a la navegación y demostrado su capacidad de pilotar yates grandes y pequeños, cualesquiera que sean las condiciones meteorológicas. Varias mujeres han cruzado el Atlántico y dado la vuelta al mundo en solitario, y tripulaciones estrictamente femeninas han salido airoas en competiciones oceánicas. Sin embargo, durante siglos la navegación fue un coto casi exclusivamente masculino. Mientras los pescadores tendían las redes y las líneas en las gélidas aguas cercanas al cabo Cod o

al Gran banco pesquero, sus esposas y sus hijas permanecían en casa para cuidar de los niños pequeños y para tejer redes, repararlas y rezar con la esperanza de que los hombres sobreviviesen a las tormentas. Las tragedias fueron demasiado frecuentes. La noche del 18 de agosto de 1848, se desató un temporal que encrespó las aguas que rodean Escocia. Las flotas pesqueras de los diversos puertos de esa costa se habían hecho a la mar por la tarde y la tormenta las pilló desprevenidas. El viento arreció hasta convertirse en vendaval del sudeste, por lo que los pescadores recogieron las redes y se apresuraron a ponerse a cubierto. Las familias de los pescadores de Wick acudieron al puerto y, horrorizadas, contemplaron cómo las embarcaciones luchaban contra el mar encrespado en la bocana del puerto. Algunos barcos se estamparon contra la escollera del puerto y se hundieron; otros se estrellaron contra los espigones y un tercer grupo quedó escorado por el oleaje y se hundió a cierta distancia. Se perdieron cuarenta y un naves, veinticinco hombres se ahogaron ante sus parientes y doce desaparecieron en el mar. Diecisiete viudas y sesenta huérfanos quedaron en la miseria. En Peterhead, perecieron treinta y un pescadores y diecinueve tripulantes de Stonehaven perdieron la vida a causa de ese temporal de verano.<sup>[15]</sup>

La vida en la Armada y en la Marina mercante era igualmente peligrosa. Los barcos de mayor envergadura estaban más preparados que las naves pesqueras para capear temporales, pero también se encontraban a merced de los bancos de arenas sin cartografiar, las deficiencias de la navegación y la muerte a causa del escorbuto y las enfermedades tropicales. Además de los peligros de la vida en el mar, debían tener en cuenta las ausencias prolongadas: era bastante corriente que un marinero se despidiera de su familia y no volviese a verla durante meses y, en ocasiones, años. En septiembre de 1678, Edward Barlow zarpó de Inglaterra a bordo del *Cadiz Merchant* para realizar una travesía comercial por el Mediterráneo, y tardó quince meses en regresar a Londres.<sup>[16]</sup> En los años setenta del siglo XVIII, Nicholas Pocock realizó varias travesías a las Antillas en tanto capitán de un pequeño buque mercante: los recorridos de ida y vuelta desde Bristol a la isla de Dominica requerían una media de nueve meses. Un miembro de la Marina real cuyo barco era destinado a patrullar los mares próximos a Boston o la costa occidental africana podía tardar dos años en volver a su puerto de origen.

Los peligros, las privaciones y las largas ausencias no impidieron que los jóvenes se hicieran a la mar, aunque, en la época de la navegación a vela, era impensable que las mujeres se viesen sometidas a las exigencias físicas de la vida en cubierta y a las condiciones de humedad, hacinamiento y malos olores que predominaban debajo. Existía la arraigada creencia de que una mujer a bordo desataba celos y conflictos entre los tripulantes, y los marineros compartían la tradición según la cual la mujer embarcada trae mala suerte. A pesar de lo antedicho, una sorprendente cantidad de mujeres surcó los mares. Muchas viajaron como pasajeras; algunos capitanes se llevaron a sus esposas cuando zarparon<sup>[17]</sup> y, en algunas ocasiones, tanto capitanes como oficiales subieron discretamente a bordo a sus amantes. También existen casos

perfectamente documentados de mujeres que navegaron como marinas. Ciertamente, la historia de la Marina real y de la mercante está salpicada de ejemplos de mujeres que se disfrazaron de hombres y que, durante años, trabajaron codo con codo con los marinos sin que las descubriesen.<sup>[18]</sup> La vida de Mary Anne Talbot guarda una serie de paralelismos con la de Mary Read: era bastarda, de pequeña la vistieron como a un niño y pasó parte de su vida como soldado y también como marino. Nació el 2 de febrero de 1778 y fue una más de los dieciséis hijos ilegítimos de lord William Talbot. La sedujo su tutor, el capitán Essex Bowen, que la alistó en su regimiento como joven criado. Zarpó con él desde Falmouth, con destino a Santo Domingo, a bordo del *Crown*. En julio de 1793, Mary Anne Talbot estuvo presente en la toma de Valenciennes por parte de los británicos y, varios meses después, se unió a la tripulación del *Brunswick*, de la Armada británica, en el que sirvió de camarero de a bordo de su comandante, el capitán John Harvey. También estuvo presente durante la batalla que estalló el 1 de junio de 1794 y fue una de las pocas personas que sobrevivieron a la acción asesina del barco francés *Vengeur*. Resultó herida por la metralla y la enviaron al hospital naval de Haslar. En 1800, abandonó la marina y estuvo una temporada actuando en Drury Lane antes de convertirse en criada del editor londinense R. S. Kirby, que escribió un relato de su vida, publicado en 1804.<sup>[19]</sup>

Hannah Snell zarpó en 1745 para ir en busca de su esposo, el marinero holandés James Summs, que la había abandonado cuando estaba embarazada de seis meses. Durante una temporada, prestó servicios en la corbeta británica *Swallow*, al mando del capitán Rosier, y en 1748 participó en el sitio de Pondicherry. Marianne Rebecca Johnson trabajó cuatro años en el carbonero británico *Mayflower* sin que se enterasen de que era mujer y su madre estuvo durante siete años en la Marina real, hasta que fue herida de muerte en la batalla de Copenhague.

Estas y otras mujeres sobrevivieron en un mundo masculino, pues demostraron que eran tan capaces como los hombres no sólo en el campo de batalla, sino en el cumplimiento de sus deberes marinos. Mary Anne Arnold trabajó como marinero de primera a bordo del *Robert Small* hasta que el capitán Scott la desenmascaró: había empezado a sospechar de ella durante la ceremonia ritual de afeitado en el cruce del ecuador. Más tarde, el capitán declaró que era el marinero más capacitado de su nave y escribió: «He visto cómo la señorita Arnold era de los primeros en arrizar el perico durante una fuerte tempestad en el golfo de Vizcaya».<sup>[20]</sup> Cada vez que la ponían en cuestión por no ser lo suficientemente masculina, Hannah Snell se vengaba proponiendo a su contrincante que la superase en cualquier tarea de a bordo. Mary Anne Talbot adoptó costumbres masculinas y posteriormente la acusaron de tener «más propensiones masculinas de las que sientan bien a una mujer; propensiones como fumar, beber ponche, etcétera».<sup>[21]</sup>

¿Cómo se las ingeniaron para ocultar su aspecto físico e impedir que sus compañeros descubriesen su sexo? Es evidente que la decisión y el ingenio de las

mujeres que lograron engañar a sus compañeros fueron extraordinarios. Apenas existía intimidad a bordo de una nave de los siglos XVII y XVIII, si bien bajo cubierta, en las zonas poco iluminadas, había muchos rincones oscuros en los que una mujer podía esconder su desnudez siempre que lo necesitara. En aquella época, las condiciones a bordo eran muy distintas a las que se dan en una nave moderna. La mayoría de las personas que hoy viajan en barco esperan que la nave esté limpia y brillante, con sanitarios de acero inoxidable, agua corriente en los grifos, cisternas en los lavabos y literas cómodas. Un mercante transoceánico del siglo XVIII se construía casi exclusivamente con madera y era una confusa maraña de cabos alquitranados, velas enmohecidas, palos y perchas de repuesto, enfangado cable de ancla, jaulas para gallinas, coyes, baúles de marinero, cajas de madera de diversos tamaños y múltiples barriles con agua, cerveza, carne de cerdo en salazón y pólvora. Con el fin de tener carne y leche frescas durante la travesía, bajo cubierta viajaba una colección de vacas, cabras, patos, ocas y gallinas.<sup>[22]</sup> Cuando hacía buen tiempo, era habitual ver a las ocas caminando por cubierta. Muchos marineros tenían animales de compañía: perros y gatos fueron los más corrientes, aunque también llevaron loros y monos.

Además de animales domésticos y mascotas, a menudo, tanto en los mercantes como en los barcos militares, viajaron varios niños para aprender el oficio. Muchos de los miembros más activos de las tripulaciones eran adolescentes. Ataviadas con los pantalones bombachos y las camisas y las chaquetas sueltas de los marineros, por no hablar del pañuelo alrededor del cuello, a las jóvenes fuertes y altas no les habría costado pasar por un adolescente mientras trabajaban en cubierta o en el guarnimiento. Bajo cubierta, en medio de la carga, los animales y el olor a agua de sentina, estiércol, madera en descomposición y cáñamo embreado, a una mujer le habría resultado más difícil pero no imposible ocultar su sexo, y, por añadidura, habría tenido que apelar al ingenio para resolver el uso del lavabo, que en la mayoría de los barcos era muy primitivo.<sup>[23]</sup> Los marineros trepaban a los canales de sotavento (plataformas colocadas a lo largo del costado de la nave para extender el aparejo) y orinaban en el mar o se dirigían a la bovedilla. En la estructura de madera que sobresalía de las amuras había dos o tres cajas provistas de agujeros. Los marineros se sentaban en las cajas o «aliviaderos», como las llamaban, y a través del agujero defecaban en el agua. En los barcos más pequeños, sin bovedilla, los asientos estaban dentro de la borda y los excrementos caían al mar por la tubería colocada en el costado de la nave.

La vida en un barco pirata era semejante a la de un buque mercante, en parte porque la mayoría de las naves piratas habían sido mercantes a las que les habían añadido varios cañones, pero también porque la mayoría de los piratas habían sido marinos mercantes. Aunque los barcos piratas solían disponer de dotaciones más numerosas, cuyo régimen era más relajado, sus hábitos y prejuicios eran muy parecidos, y la mayoría de los piratas compartieron el prejuicio marinero tradicional que se oponía al embarque de mujeres. El artículo tercero del código pirata redactado

por Bartholomew Roberts y su tripulación sostenía que no se permitiría la presencia de niños y mujeres a bordo. «Si se descubría que alguien seducía a una del último sexo mencionado y la llevaba disfrazada al mar, ése sufriría la muerte».<sup>[24]</sup> Según el capitán Johnson, esa norma pretendía evitar divisiones y disputas entre los tripulantes.

Muchos capitanes piratas prefirieron contar con hombres que no estuvieran casados. Es difícil disponer de pruebas claras sobre la cantidad de piratas casados, aunque un estudio de los piratas angloamericanos que estuvieron activos entre 1716 y 1726 demuestra que, de una muestra de 521, veintitrés piratas lo estaban.<sup>[25]</sup> Eso significa alrededor del cuatro por ciento, porcentaje extraordinariamente bajo hasta que recordamos que la mayoría de los piratas fueron jóvenes veinteañeros y, por lo tanto, aún no habían alcanzado la edad en la que desearan sentar la cabeza. Cuando el barco pirata de Sam Bellamy y sus escoltas naufragó en la costa de cabo Cod, sólo hubo ocho supervivientes. Por orden del gobernador de Massachusetts, en mayo de 1717 los interrogaron y su confesión demuestra que los casados no eran bien recibidos en las naves de Bellamy. Thomas Baker aseguró que, cuando los piratas lo capturaron en compañía de nueve hombres en las proximidades de cabo François, a los otros «los dejaron en libertad porque estaban casados». Peter Hoof declaró que «no obligaron a los casados», lo que significa que no les impusieron la firma de las cláusulas piratas ni el alistamiento. Thomas South lo confirmó cuando apresaron su nave: «Los piratas forzaron a los que no estaban casados, que en total eran cuatro».<sup>[26]</sup>

En junio de 1722, Philip Ashton fue capturado por los piratas en Port Rossaway, y la primera prueba que afrontó fue el interrogatorio a manos del capitán pirata Edward Low. Éste esgrimió una pistola y preguntó si Ashton y los cinco hombres capturados con él estaban casados. Nadie respondió, por lo que Low se enfureció tanto que se acercó a Ashton, le apuntó a la cabeza y gritó: «¡Tú, perro! ¿Por qué no respondes?». A renglón seguido, declaró con gran vehemencia que pegaría un tiro a Ashton si no se apresuraba a decirle si estaba o no casado.<sup>[27]</sup> Se tranquilizó en cuanto supo que nadie lo estaba. Días más tarde, Ashton supo que la esposa de Low había muerto poco antes de que éste se dedicase a la piratería. Tenía un hijo pequeño en Boston, al que quería tanto que a veces se sentaba y lloraba de sólo pensar en él. Ashton llegó a la conclusión de que ése era el motivo por el que Low sólo cogía hombres que no tuviesen esposas, «para no tener consigo a nadie sometido a la influencia de elementos tan atractivos y poderosos como la mujer y los hijos, no sea que se inquieten cuando están a su servicio, se muestren propensos a desertar y vuelvan a casa por el bien de sus familias».<sup>[28]</sup>

Algunos piratas abandonaron la vida errante y se asentaron. Después de hacer escala en las islas de Cabo Verde para someter su nave a reparaciones y emprender nuevamente la travesía, Howell Davis dejó allí a cinco tripulantes porque quedaron fascinados por las lugareñas: «... uno de ellos, hombre de Monmouthshire que

respondía al nombre de Charles Franklin, contrajo matrimonio, sentó la cabeza y hasta hoy vive allí».<sup>[29]</sup> En la Oficina de archivos públicos de Londres, hay una petición que en 1709 enviaron a la reina Anna las esposas y otros parientes «de los piratas y bucaneros de Madagascar y de otros puntos de las Indias Orientales y Occidentales».<sup>[30]</sup> Está firmada por cuarenta y siete mujeres y se trata de una súplica de real amnistía por todos los delitos cometidos por los piratas. La petición llegó al Consejo de comercio y plantaciones. Lord Morton y otros integrantes se mostraron partidarios del perdón real como único medio eficaz de acabar con los asentamientos piratas en Madagascar, aunque el indulto o «acto de gracia» se publicó en 1717, fecha en la que la colonia pirata de Madagascar ya estaba en decadencia.

Pese a la escasa información sobre el tema, sabemos que fueron contados los capitanes piratas que tuvieron esposa e hijos. Henry Morgan se casó, pero no tuvo descendencia. El capitán Kidd contrajo matrimonio y fue padre de dos hijas que vivían en Nueva York. Thomas Tew también se casó y tuvo dos hijas. Según el capitán Johnson, Barbanegra se casó en Carolina del Norte con una joven de dieciséis años: se decía que era su decimocuarta esposa y, al parecer, después de yacer toda la noche con ellas, tenía la costumbre de «invitar a desembarcar a cinco o seis de sus brutales compañeros y la obligaba a prostituirse con todos, uno tras otro, en su presencia».<sup>[31]</sup> Aunque esta afirmación habría sido digna del personaje, también podría tratarse de una fantasía por parte de Johnson. Al informar sobre una de las incursiones de Barbanegra en enero de 1718, el gobernador Hamilton se limitó a comentar que «Se dice que ese Teach tiene esposa e hijos en Londres».<sup>[32]</sup> Ninguno de los restantes capitanes piratas que aparecen en el libro de Johnson estaba casado.

\* \* \*

Aunque parece que una sorprendente cantidad de mujeres se hicieron a la mar en buques mercantes o se alistaron en la marina disfrazadas de hombre, son contadas las que se convirtieron en piratas. Con excepción de Mary Read y Anne Bonny, las únicas piratas mencionadas en las historias sobre el tema son la escandinava Alwilda, la irlandesa Grace O'Malley y la señora Cheng, la cabecilla de los piratas chinos.

Es muy poco lo que sabemos de Alwilda.<sup>[33]</sup> Era hija de un rey escandinavo del siglo v de nuestra era. Su padre concertó los esponsales con el príncipe Alf, hijo de Sygarus, monarca de Dinamarca, pero Alwilda era tan contraria a esa boda que se compinchó con varias acompañantes, se vistieron de hombre, buscaron una nave adecuada y se hicieron a la mar. Según el relato, se toparon con una dotación de piratas que lamentaban la reciente desaparición del capitán. Los piratas quedaron muy impresionados por la actitud regia de Alwilda y, por unanimidad, la eligieron cabecilla. A sus órdenes, los piratas se convirtieron en una fuerza impresionante en el Báltico, por lo que el príncipe Alf fue enviado a perseguirlos. Las naves se



encontraron en el golfo de Finlandia y estalló una encarnizada batalla, durante la cual el príncipe y sus efectivos abordaron el barco pirata, mataron a la mayor parte de la tripulación y capturaron a Alwilda. Llena de admiración por la capacidad combativa del príncipe, Alwilda cambió de parecer y se mostró dispuesta a aceptar su mano en matrimonio. Se casaron a bordo de la nave de Alf y, finalmente, Alwilda se convirtió en reina de Dinamarca.

La historia de Alwilda tiene aires de leyenda, mientras que la de Grace O'Malley está abundantemente documentada. Existen varias referencias en los documentos estatales de Irlanda, e investigaciones recientes han puesto al descubierto los acontecimientos principales de su vida y demostrado que, más allá de la heroína de las baladas irlandesas, existió una mujer con dotes de mando, «famosa por su resolución, su coraje y personalidad, así como por las diversas hazañas que llevó a cabo en el mar».<sup>[34]</sup> Grace nació hacia 1530 en Connaught, en la costa occidental de Irlanda. Su padre era jefe local y descendía de una antigua familia irlandesa que, durante siglos, había gobernado la zona de la bahía de Clew. Los O'Malley tenían castillos en Beldare y en Clare Island y una flota que utilizaron para pescar, comerciar y realizar incursiones piratas en los territorios circundantes. Es probable que Grace navegase desde niña, y se dice que se ganó el apodo de «Granuaile» (que significa «calva») porque se cortaba el pelo corto, como los niños con los que surcó las aguas.<sup>[35]</sup> En 1546, cuando rondaba los dieciséis años, Grace contrajo matrimonio con Donal O'Flaherty y se trasladó al castillo de su esposo en Bunowen, unos 45 kilómetros al sur. Lo único que sabemos sobre esta etapa de su vida es que tuvo tres hijos y que, después de unos pocos años de matrimonio, su marido murió, probablemente asesinado por venganza. Grace regresó a las fincas de su padre y se hizo cargo de la flota de los O'Malley. Fue entonces cuando adquirió fama de osada e intrépida capitana. En 1566, se casó con Richard Burke, otro jefe local, y se trasladó al castillo de Rockfleet, en el condado de Mayo. Ese castillo se convirtió en la base de sus operaciones marítimas y en su hogar durante los treinta y siete años de vida que le quedaban.

El castillo de Rockfleet todavía se alza en una ensenada que da a la bahía de Clew. Se trata de una sencilla estructura cuadrada, pero sus gruesos muros son de piedra maciza y se elevan cuatro plantas por encima de las marismas circundantes. Ese tramo de la costa irlandesa, húmedo y azotado por los vientos, contrasta sorprendentemente con las fortalezas piratas de las Bahamas. Ambos emplazamientos cuentan con playas, bahías y múltiples islas cercanas a la orilla, pero en lugar de asentarse entre palmeras y bajo el sol tropical, el castillo de Rockfleet se encuentra en medio de colinas ondulantes pobladas de brezos y helechos. Mientras que por la tarde el calor se atenúa en Nassau gracias a la suave brisa, las aguas grises de Galway y Connemara son azotadas por tempestades del sudoeste, que llegan desde el Atlántico. Sea como sea, la bahía de Clew fue un fondeadero seguro para la flota de los O'Malley, que en tiempos de Grace estaba formada por veinte naves. Las referencias

documentales apuntan a que contaba con varias galeras, por lo visto las únicas embarcaciones de esta clase en la costa irlandesa. El capitán Plessington, del *Tremontaney*, de la Armada británica, describió el encuentro que en 1601 tuvo con uno de esos navíos: «Esa galera de Connaught pertenecía a Grace O'Malley...; disponía de treinta remos y llevaba a bordo, prestos para defenderla, a cien tiradores competentes que, durante cerca de una hora, libraron escaramuzas con mi nave».<sup>[36]</sup> Varios años antes, sir Henry Sydney, delegado para Irlanda, envió un informe a Walsingham, el secretario de la reina Isabel: «También vino a mí un capitán femenino de lo más famoso, la mujer llamada *Grany Imallye*, y me ofreció sus servicios, que la enviase adonde me viniera en gana con tres galeras y doscientos combatientes».<sup>[37]</sup> En teoría, la galera de remos, barco desarrollado para hacer frente a la calma chicha del Mediterráneo, no era adecuada para los mares turbulentos que rodean las islas Británicas, y se suponía que los remos sólo se empleaban cuando soplaban vientos suaves o para realizar incursiones en calas protegidas. Cuando el viento lo permitía, las galeras, lo mismo que las lanchas vikingas, podían guardar los remos y utilizar su única vela redonda como fuerza impulsora.

Las prácticas piratas de Grace O'Malley estuvieron determinadas por las circunstancias locales. Aunque en aquellos tiempos toda Irlanda formaba parte del reino de Gran Bretaña gobernado por Isabel I, el gobierno de cada provincia recaía en manos de un gobernador nombrado por la soberana. Por lo general, los gobernadores eran aristócratas o militares ingleses y, en Connaught, practicaron un régimen opresivo que desembocó en rebeliones constantes por parte de los jefes locales. En algunas ocasiones, Grace dirigió ataques punitivos contra otros jefes y, en otras, atacó y saqueó mercantes de paso. En los años setenta del siglo XVI, sus incursiones desataron un aluvión de protestas por parte de los comerciantes de Galway y llevaron a sir Edward Fitton, el gobernador, a enviar una expedición contra ella. En marzo de 1574, la flota al mando del capitán William Martin entró en la bahía de Clew y asedió el castillo de Rockfleet. Grace O'Malley reunió sus efectivos y, en pocos días, invirtió la suerte del asedio y obligó al capitán Martin a emprender la retirada. En 1577, durante una incursión de saqueo a las tierras del conde de Desmond, la capturaron; Grace estuvo encarcelada durante un año y medio en la prisión de Limerick. El magistrado Drury la describió «como una mujer que ha... sido una gran expoliadora, comandante en jefe y cabecilla de los ladrones y asesinos de mar que han arrasado esta provincia».<sup>[38]</sup>

Tras la muerte de su marido, en 1583, Grace O'Malley se encontró en posición precaria. Se volvió vulnerable a los ataques de los jefes vecinos y sufrió penurias económicas porque, de acuerdo con las costumbres irlandesas, la viuda no tenía derecho a las tierras de su esposo. Convencida de que la mejor defensa es el ataque, lanzó una sucesión de incursiones a los territorios de los alrededores, pero desató la hostilidad de sir Richard Bingham, que había sucedido a Fitton en el cargo de gobernador provincial. Bingham la consideró rebelde y traidora y envió a la bahía de

Clew un poderoso contingente que confiscó su flota. Grace O'Malley llegó a la conclusión de que su única salida consistía en apelar a la reina de Inglaterra. En julio de 1593, llegó a Londres una carta dirigida a la reina, de parte de «su leal y fiel súbdita Grany Ne Mailly de Connaught, en el reino de Su Majestad en Irlanda».<sup>[39]</sup> En la misiva, Grace explicaba que se había visto obligada a dirigir una campaña bélica tanto por tierra como por mar a fin de defender su territorio de vecinos agresivos. Solicitaba a la soberana «que le concediese una manutención razonable durante el poco tiempo que me queda de vida» y prometía que, a cambio, «acosaría con la espada y el fuego a todos los enemigos de Su Majestad, dondequiera que estén o puedan estar». Mientras los asesores de la reina estudiaban la cuestión, Bingham detuvo al hijo de Grace O'Malley y lo acusó de incitación a la rebelión. Grace tomó la decisión de desplazarse a Londres y apelar personalmente a la reina.

Las baladas irlandesas han atribuido gran importancia a la travesía de Grace O'Malley por el mar de Irlanda y a su audiencia con la reina Isabel:

No era su vestimenta lo que llamaba la atención; aunque extraña, resultaba suntuosa y, a su manera, buena; sorprendía la salvaje grandeza de su porte erguido y altivo.

Ante la reina inglesa permaneció intrépida y no se la pudo tachar de desdeñosa ni descortés. Parecía muy acostumbrada al poder, como alguien que ejerce el dominio sobre hombres de humor desenfrenado, arrosta la tempestad en medio de su ira nocturna y a través del oleaje contrapuesto se abre paso con audacia.<sup>[40]</sup>

De hecho, no existen detalles de la travesía ni de lo que se habló durante la audiencia. La única información de la que disponemos sostiene que el encuentro tuvo lugar en el palacio de Greenwich en septiembre de 1593, y que pocos días después la soberana envió una carta a sir Richard Bingham, en la que le ordenaba que entregase a O'Malley, «algún sustento durante el resto de la vida en su vejez».<sup>[41]</sup> Bingham excarceló a su hijo, pero retuvo las naves y acosó los territorios de Grace. Sin embargo, en 1597, a Bingham le sucedió sir Conyers Clifford y la flota de los O'Malley volvió a hacerse a la mar. Grace rondaba los setenta años y, al parecer, había delegado en sus hijos la dirección de la flota y la defensa de la tierra de los O'Malley. Murió hacia 1603 en Rockfleet. Su hijo Tibbot fue un súbdito leal y cumplió la promesa hecha por Grace de luchar contra los enemigos de la soberana. En 1627, lo nombraron vizconde de Mayo.

Grace O'Malley destaca como ejemplo aislado de una mujer que, en su época, asumió el mando de las naves y las fuerzas armadas y fue capaz de sobrevivir como cabecilla en un ambiente hostil dominado por hombres beligerantes. Si dejamos de lado a comandantes militares como Boudica y Juana de Arco, una de las escasas mujeres que estuvo a la altura de sus logros fue la señora Cheng, la pirata china cuyas flotas de juncos dominaron los mares de China meridional en los primeros años del siglo XIX. Su nombre completo es Cheng I Sao, que significa «esposa de Cheng I», aunque a menudo la llaman Ching Yih Saou o Ching Shih.<sup>[42]</sup>

Hace siglos que las costumbres, las tradiciones y el estilo de vida chinos son muy distintos a los occidentales. En los puertos y en las orillas de los ríos de China

meridional, comunidades enteras vivían y trabajaban en los barcos. En esas aldeas flotantes, las mujeres desempeñaron una función activa en el manejo de los juncos a vela y las pequeñas embarcaciones, y trabajaron codo con codo al lado de los hombres cuando salían a pescar y a comerciar. En las comunidades piratas, se dieron las mismas condiciones. Observadores ingleses como el teniente Glasspoole señalaron que los piratas no tenían residencia fija en tierra y vivían constantemente en sus naves, que «están atiborradas de familias, hombres, mujeres y niños».<sup>[43]</sup> No era excepcional que las mujeres estuvieran al mando de los juncos y los pilotasen rumbo a la batalla. El historiador chino Yuan Yun-lun describió una acción pirata que tuvo lugar en 1809: «En una de las embarcaciones, se encontraba la esposa de un pirata, tan agarrada al timón que fue casi imposible apartarla. Disponía de dos machetes con los que se defendió a la desesperada e hirió a varios soldados; resultó herida por una bala de mosquete, cayó de espaldas en cubierta y la tomamos prisionera».<sup>[44]</sup>

Dadas las circunstancias, no sorprende que una mujer asumiera la dirección de una comunidad pirata, sobre todo porque en China existía una centenaria tradición de mujeres que, a través del matrimonio, accedían al poder. La señora Cheng había sido prostituta en Cantón y, en 1801, contrajo matrimonio con el jefe pirata Cheng I. Entre los dos crearon una confederación que, en su apogeo, rondó los cincuenta mil piratas. En 1805, los piratas dominaban completamente las aguas costeras de China meridional. Atacaban las naves de pesca y de carga, así como los juncos transoceánicos que retornaban de Batavia y Malasia. Vivían de las provisiones y los equipos que saqueaban en el mar y, cuando ya no eran suficientes, desembarcaban y saqueaban las aldeas costeras. Con frecuencia pidieron rescate por los barcos capturados y, a cambio de protección, organizaron una red de extorsiones en los alrededores de Cantón y en el delta del río Pearl.

A la muerte de Cheng I, ocurrida en 1807, su viuda actuó hábilmente para hacerse con el mando. Recabó el apoyo de los parientes más influyentes de su esposo, y nombró a Chang Pao comandante de la flota de la Bandera Roja, la más poderosa de la confederación. Fue una jugada extraordinariamente hábil. Chang Pao era hijo de un pescador capturado por su marido y se convirtió en un sagaz dirigente pirata. Se ganó el respeto del grueso de los piratas y se convirtió en hijo adoptivo de Cheng I. Varias semanas después de la muerte de su marido, la señora Cheng comenzó a tener relaciones sexuales con Chang Pao y, unos años más tarde, se casó con él. A partir de entonces, la señora Cheng cumplió la función de comandante en jefe de la confederación pirata, a la vez que Chang Pao se hizo cargo de las operaciones cotidianas. Establecieron un severo código de comportamiento, con castigos peores que los estipulados por los piratas que, en los años veinte del siglo XVIII, actuaron en las Antillas. El correctivo por desacatar una orden o por robar del tesoro común o los fondos públicos era la muerte por decapitación. A un hombre le cortaban las orejas si desertaba o se ausentaba sin permiso. Si escondía bienes saqueados o los retenía, el infractor era azotado. Si el delito se repetía, sufría la muerte. Las normas fueron

igualmente estrictas con relación al trato dispensado a las detenidas. La violación de una cautiva se castigaba con la muerte. Si comprobaban que la mujer había accedido a mantener relaciones sexuales con su capturador, el hombre era decapitado y ella arrojada por la borda con un peso alrededor de las piernas.

Durante tres años, la señora Cheng y Chang Pao pusieron coto a los intentos de las fuerzas gubernamentales por destruir las flotas piratas. En enero de 1808, el general Li-Ch'ang-keng, comandante en jefe de la provincia de Cho-kiang, encabezó el ataque contra los piratas en las aguas de Kuang-tong. Por la noche, tuvo lugar una batalla encarnizada y sangrienta en la que el general Li utilizó brulotes. El resultado fue la victoria abrumadora de los piratas. Li murió a causa de los disparos de esa batalla que le destrozaron el cuello. Los piratas destruyeron quince juncos del comandante y capturaron casi todos los que quedaban. En ese mismo año, Chang Pao avanzó por el río Pearl y amenazó la ciudad de Cantón. Las fuerzas gubernamentales intentaron matar de hambre a los piratas cortándoles las líneas de suministros, lo que los llevó a desembarcar y saquear las aldeas. La totalidad de los contingentes navales enviados para interceptar la flota de Cheng y Chang Pao fracasó, y a finales de 1808 las autoridades habían perdido sesenta y tres naves. Algunas comunidades construyeron barricadas y crearon unidades milicianas que lograron repeler las incursiones piratas: les tendieron emboscadas y les arrojaron una lluvia de tejas, piedras y cubos de cal. Con frecuencia, los piratas aplastaron a esas fuerzas aficionadas y la venganza fue terrible. En agosto de 1809, quemaron hasta los cimientos la aldea de Sanshan, decapitaron a ochenta habitantes y colgaron sus cabezas cerca de un árbol próximo a la orilla. Los piratas se llevaron a las mujeres y a los niños que se habían ocultado en el templo de la aldea. En septiembre de 1809, cuando atacaron la isla de Tao-chiao, los piratas de Chang Pao mataron a mil isleños y raptaron a veinte mujeres.

La magnitud de algunos de esos ataques piratas logran que las actividades de los de las Antillas parezcan insignificantes. En ocasiones, las fuerzas de la señora Cheng entraron en acción con varios cientos de naves y hasta dos mil piratas. En 1809, durante el apogeo de su poder, la flota de la confederación era más numerosa que las fuerzas navales de muchos países. Contaba con alrededor de 200 juncos transoceánicos, cada uno con veinte y hasta treinta cañones y con doscientos tripulantes. Dispuso de entre 600 y 800 barcos de cabotaje, provistos de entre doce y veinticinco cañones y con capacidad para doscientos efectivos. También incluyó muchos juncos fluviales de tamaño pequeño, guarnecidos por veinte o treinta tripulantes. Esas naves disponían de velas y de hasta veinte remos y las utilizaron para recorrer ríos poco profundos a fin de saquear aldeas o destruir las granjas de las comunidades que no habían pagado los servicios de protección.<sup>[45]</sup>

El reinado de la señora Cheng como cabecilla pirata tocó a su fin en 1810. Los oficiales chinos habían conseguido la colaboración de los buques de guerra portugueses y británicos, por lo que reunieron contingentes cada vez más numerosos

a fin de oponerse a la flota rebelde. Cuando el gobierno chino ofreció la amnistía a los piratas, la señora Cheng decidió tomar la iniciativa y lograr las mejores condiciones. Se decantó por presentarse desarmada ante el gobernador general de Cantón y el 18 de abril de 1810 se plantó en su residencia con una delegación de diecisiete mujeres y niños. Fue una estrategia osada que culminó con un éxito arrollador. Negoció desde una posición de fuerza porque, tanto el gobernador general como sus asesores, sabían perfectamente los terribles daños y las bajas que sus escuadras de piratas eran capaces de infligir. Acordaron que los piratas entregarían los juncos y las armas y, a cambio, les permitirían quedarse con los botines; además, los que quisieran podrían alistarse en las fuerzas armadas. La señora Cheng también negoció que Chang Pao, su lugarteniente y amante, recibiera el rango de teniente y pudiese conservar una flota privada de veinte juncos. El 20 de abril, un mínimo de 17 318 piratas se rindieron formalmente y entregaron a las autoridades 226 juncos. No todos quedaron impunes. Sesenta fueron desterrados durante dos años, 151 sufrieron destierro definitivo y 126 fueron ejecutados.<sup>[46]</sup>

La señora Cheng y Chang Pao se establecieron en Cantón y, más adelante, se mudaron a Fu-kien, donde tuvieron un hijo. Posteriormente, Chang Pao ascendería a coronel y falleció en 1822, a los treinta y seis años. La señora Cheng, que era una mujer acaudalada, regresó a Cantón. Montó una casa de juego, pero llevó una vida tranquila y murió en 1844, a los sesenta y nueve años. Es una pena que no exista una descripción veraz del aspecto o la personalidad de la señora Cheng. Los documentos chinos reflejan con todo lujo de detalles las hazañas y las batallas de la confederación pirata, pero la señora Cheng sigue siendo una figura oscura. Evidentemente, fue una mujer poderosa y con recursos. Quizá sea exagerada la afirmación de cierta historiadora,<sup>[47]</sup> según la cual fue «el más grande de los piratas, hombre o mujer, de toda la historia», pero lo cierto es que durante tres años controló y dirigió las actividades de una de las comunidades piratas más grandes que han existido.

## CAPÍTULO 5

### NAUFRAGIOS Y LA VIDA EN EL MAR

**E**L NAUFRAGIO PIRATA más famoso tuvo lugar en la costa de cabo Cod, el 26 de abril de 1717. Pocas semanas antes, Sam Bellamy había interceptado al barco negrero *Whydah* en el paso de los Vientos, mientras se dirigía a Londres. Se hizo cargo de la nave y, en compañía de un balandro capturado y comandado por su intendente, Paul Williams, puso rumbo al norte. Tras saquear varios mercantes en la costa próxima a Virginia, acordaron dirigirse a la isla Block a fin de carenar y reparar las naves piratas. Al aproximarse a los traicioneros bancos de arena de cabo Cod, Bellamy encabezaba una pequeña flota de cuatro navíos, entre los que se incluía el pingue *Mary Anne*. Lo habían capturado previamente y desembarcado al capitán. Tres miembros de la tripulación permanecieron a bordo y siete piratas armados se hicieron cargo de la nave.

Durante la tarde del 26 de abril, el tiempo empeoró. La lluvia torrencial redujo tanto la visibilidad que los barcos perdieron el contacto entre sí; más grave que la lluvia fue el intenso viento del este que arreció, se arremolinó en el Atlántico y alcanzó fuerza de vendaval. Bellamy y sus presas navegaron peligrosamente por un sector de costa que, a lo largo de los años, se ha cobrado centenares de barcos. Entre las diez y las once de la noche, el pingue *Mary Anne* acabó en medio de la rompiente y encalló. La tripulación acortó los palos para disminuir la tensión a la que el casco estaba sometido, pero el viento y el oleaje arrastraron el navío hacia la playa. Los tripulantes decidieron permanecer a bordo y pasaron una noche de perros en la bodega. Por la mañana, descubrieron que la nave estaba seca y en lo alto de una isla yerma. Los rescataron dos hombres en una canoa, que dieron la voz de alarma. En cuestión de horas, los siete piratas fueron entregados a un delegado del *sheriff* y sus ayudantes. El 18 de octubre, los juzgó en Boston el tribunal del Almirantazgo y, un mes después, seis de ellos acabaron en la horca.<sup>[1]</sup>

El *Whydah* no sobrevivió a la tormenta. Quince kilómetros costa arriba, el oleaje lo arrastró. Tenía las anclas echadas, pero garrearón y Bellamy dio la orden de cortar los cables. Un gran barco de vela redonda no tenía la menor posibilidad de navegar sin correr riesgos en cuanto quedaba dominado por las olas. El *Whydah* embarrancó en un banco de arena, a pocos cientos de metros de la playa. El palo mayor cayó por la borda y el barco comenzó a resquebrajarse. Sólo dos hombres llegaron a la playa con vida: el joven carpintero de barcos, Thomas Davis, y John Julian, un indio nacido en cabo Cod. Ciento cuarenta y cuatro tripulantes, Bellamy incluido, perecieron a causa de la tormenta durante varios días, el mar arrastró cadáveres hasta la playa.

Mapa 2.



# La costa oriental de AMÉRICA DEL NORTE a comienzos del siglo XVIII



Las naves piratas debían estar preparadas para capear temporales y vendavales. El Caribe y el golfo de México cuentan con la ventaja de inviernos caldeados y soleados, pero estaban y siguen estando sometidos a los huracanes que se forman en el Atlántico y recorren la región con consecuencias devastadoras. Jamaica es una de las víctimas habituales. En 1712, el gobernador Hamilton comunicó que un huracán había destruido treinta y ocho barcos en el puerto de Port-Royal y nueve en Kingston. Una década después, el 28 de agosto de 1722, un huracán asoló la isla a las ocho y media de la mañana. Según el capitán Chaloner Ogle, del *Swallow*, anclado en las proximidades de Port-Royal, «había tanto viento como el que puede soplar de los cielos... todos los mercantes del puerto se hundieron o encallaron, salvo un balandro».<sup>[2]</sup> Los mares arrojaron rocas y piedras y anegaron la ciudad hasta una profundidad de metro y medio.

El pirata Edward Low se dirigía a las islas de Sotavento en un bergantín goleta, cuando el mismo huracán se cruzó en su camino. Las olas gigantescas amenazaron con cubrirlos y, con tal de aligerar la nave, la tripulación se vio obligada a arrojar por la borda 6 cañones, las provisiones y los objetos pesados. Durante horas, trabajaron con las bombas y achicaron agua con baldes.

Valoraron si debían bajar o no los palos, pero optaron por no hacerlo y amarraron quinales para asegurar el mayor «y colocarlo sobre la bordada hasta que pasó la tormenta».<sup>[3]</sup> La goleta que escoltaba al bergantín vio partido el palo mayor por la fuerza del viento y la tripulación tuvo que desarmar el puño de la amura pero, por lo demás, sobrevivió sana y salva.

Charles Vane no tuvo tanta suerte. En febrero de 1719 navegaba al sur de Jamaica, cuando su balandro pirata fue alcanzado por un violento tornado. El vendaval lo arrastró hacia una isla pequeña y deshabitada del golfo de Honduras, donde se vio impulsado hacia la orilla y se hizo añicos. Casi todos los tripulantes se ahogaron. Aunque sobrevivió al naufragio, Vane pasó varias semanas en la isla, sumido en un estado lamentable. Los pescadores locales que acudían allí a menudo a buscar tortugas lo ayudaron a sobrevivir y, al final, lo recogió un barco jamaicano al mando del capitán Holford, que había sido bucanero. Lo trasladaron a Jamaica, donde... fue ahorcado por piratería.

También fue un naufragio lo que puso fin a los viajes de Robert Dangerfield, marinero jamaicano de treinta y dos años que fue capturado por los piratas, a los que se vio obligado a unirse. Después de una travesía cargada de vicisitudes, en las que fueron de las Antillas a Boston, cruzaron el Atlántico hasta la costa occidental de África y regresaron a América del Norte, acabaron en la costa de Carolina. Los intensos vientos que soplaban hacia la orilla los obligaron a anclar varios kilómetros al sur del río Ashly con la esperanza de capear el temporal. Las anclas garrearón y la nave se vio arrastrada hacia tierra: «... encalló, la marea se retiró, el mar creció, [el barco] acabó en un arrecife de arena y nos vimos obligados a cortar el palo mayor; al ver que nuestra situación era desesperada, fabricamos balsas para salvar la vida y

llegamos a tierra después de que, cuarenta y cuatro, se ahogaran ocho blancos y siete negros...»<sup>[4]</sup>

Si tenemos en cuenta lo primitivo de la navegación y las cartas marinas a comienzos del siglo XVIII, resulta sorprendente que no naufragasen más barcos piratas. Con ayuda de un cuadrante y de un sextante, y mediante unos cálculos simples, cualquier capitán competente podía determinar la latitud midiendo la altura del sol al mediodía, pero, hasta la introducción de las tablas de distancias lunares, ocurrida en los años sesenta del siglo XVIII, y de la invención del cronómetro marino por parte de John Harrison, que tuvo lugar aproximadamente en las mismas fechas, no existía un método exacto para calcular la longitud desde el mar. Eso significaba que, con un margen de 10 a 15 kilómetros, un navegante podía averiguar dónde se encontraba en dirección norte-sur, aunque no sabía con certeza dónde estaba en dirección este-oeste.

Por descontado que las cartas marinas existían, pero, pese a estar muy bien trazadas y ofrecer el perfil general de los litorales y la posición de las islas, con frecuencia eran inexactas. El bucanero y explorador William Dampier consideró que la mayoría de las cartas exageraban el ancho del Atlántico hasta diez grados: «En concreto, el señor Canby, que en muchas travesías ha navegado como piloto desde cabo López, en la costa de Guinea, hasta Barbados, y al que se tiene por un hombre muy sensato, en diversas ocasiones me ha dicho que comprobó constantemente que la distancia mediaba entre 60 y 62 grados, mientras que en los dibujos corrientes se fija en 68, 69, 70 y hasta 72 grados».<sup>[5]</sup> Diez grados equivalen a 600 millas náuticas, error peligrosamente grave para un barco a punto de concluir su travesía oceánica.

De todas las personas que tuvieron que ver con la piratería, Dampier es una de las más interesantes, y sus diarios son una valiosa fuente de información acerca de los problemas de navegación que afrontaron los marinos oceánicos de su época. Hijo de un granjero de Somerset, Dampier nació en 1652. A los diecisiete años, se hizo a la mar en un mercante con destino a Terranova; luego se unió a la tripulación de un oriundo de las Indias Orientales y pusieron rumbo a Java. En 1673, se alistó en la Marina real, que en esa época estaba entregada a una campaña ininterrumpida contra los holandeses. Estuvo presente en las dos batallas de Schooneveld a bordo del *Royal Prince*, buque insignia de sir Edward Spragge, pero recibió una herida de bala y la marina le concedió la baja por invalidez. Regresó a casa de su hermano en Somerset para recobrar la salud. Una vez allí, uno de los vecinos, el coronel Hellier, le propuso trasladarse a Jamaica y administrar su plantación.

Dampier zarpó del Támesis a comienzos de 1674, y se pagó la travesía como marino en un barco al mando del capitán Kent. Tras un año en Jamaica, puso rumbo a la bahía de Campeche, donde trabajó diez meses como talador de palos de Campeche, experiencia que en sus diarios describe con todo lujo de detalles. Harto de realizar un trabajo tan duro en una de las regiones más insalubres del mundo, Dampier emprendió el retorno a Inglaterra. Antes de dedicarse nuevamente a viajar, contrajo

matrimonio con Judith, mujer que pertenecía al personal de servicio de la casa de la duquesa de Arlington. A lo largo de la década siguiente, su esposa apenas lo vio porque pasó casi todo el tiempo embarcado. De 1679 a 1681 formó parte de los bucaneros comandados por el capitán Bartholomew Sharp, y estuvo presente en el ataque a Portobelo y en otras incursiones descritas en el diario de Basil Ringrose, miembro de la tripulación de Sharp. En 1683, se unió a la expedición bucanera comandada por el capitán John Cook: navegaron de Virginia a la costa guineana, volvieron a cruzar el Atlántico hasta América del Sur, doblaron el cabo de Hornos, subieron por la costa chilena hasta las islas Juan Fernández y navegaron por el Pacífico hasta las Galápagos.

En 1685, Dampier volvía a estar en la región de Panamá, donde se sumó al grupo de bucaneros encabezado por el capitán Swan, que estaba al mando del *Cygnat*. En marzo de 1686, zarparon rumbo a las Indias Orientales. En el transcurso de los dos años siguientes, navegaron por las Filipinas, exploraron la costa china cercana a Macao y serpentearon entre las indonesias islas de las Especies hasta Australia, entonces conocida como Nueva Holanda. Anclaron en una bahía de un tramo yermo de la costa septentrional, carenaron el barco y estudiaron a los aborígenes, a los que Dampier consideró «los seres más penosos del mundo». Después de dos meses de estancia en la costa australiana, pusieron rumbo al noroeste, pasaron Sumatra y llegaron a la isla Nicobar, en el océano Índico. Una vez allí, Dampier y varios integrantes más de la dotación se separaron de los bucaneros y se organizaron por su cuenta. Dampier pasó una época agitada realizando viajes entre las islas indonesias y, en septiembre de 1691, emprendió el regreso a Inglaterra.

Dampier tomó nota de cuanto vio durante sus travesías y, en 1697, publicó un libro titulado *A New Voyage Around the World*. No sólo resulta extraordinario como registro de las hazañas de algunos bucaneros realmente decididos, sino por las inusitadas descripciones de nuevas tierras, pueblos autóctonos y aves y animales peculiares. En 1709, se publicó su segundo libro, *A Voyage to New Holland*, en el que describe su fatídica expedición a la costa noroeste de Australia, al mando del *Roebuck*, de la Armada británica, pequeña nave de 290 toneladas y 12 cañones. Durante el viaje de vuelta, a la altura de la isla Ascensión, en el Atlántico, el barco sufrió una vía de agua. Consiguieron anclar en siete brazas, pero se vieron obligados a abandonar la nave. Dampier y sus hombres se trasladaron a tierra en una balsa y dejaron que el navío se hundiese hasta el fondo del mar. Varias semanas después, los recogió una escuadra de buques de guerra británicos. A su regreso, Dampier se enfrentó a un consejo de guerra, que lo inhabilitó para comandar una nave de la Marina real. Aun así, esa decisión no significó el fin de sus viajes. Su conocimiento de los mares del Sur era de un valor extraordinario y el capitán Woodes Rogers lo llevó como piloto en su expedición corsaria de 1708-1711. Navegaron alrededor del mundo y, a diferencia de los viajes anteriores de Dampier, en éste consiguieron la captura de varias presas jugosas y de pingües beneficios para los inversores.

Los escritos de Dampier carecen de los episodios sobrecogedores de tortura y asesinatos que garantizaron la popularidad de *The Buccaneers of America*, de Exquemelin, pero nos ofrecen una panorámica extraordinaria de los peligros y las penurias que afrontaron los bucaneros que osaron recorrer el Caribe y llegar más lejos. Dampier aunó la curiosidad del científico y naturalista con las observaciones sagaces del marino. No es de extrañar que su obra haya sido admirada y consultada por varias generaciones de exploradores y navegantes. James Burney, que viajó con el capitán Cook y alcanzó el grado de almirante, escribió acerca de Dampier: «No es fácil mencionar a otro viajero o navegante que haya proporcionado tanta información útil al mundo, alguien con quien el comerciante y el marinero tengan una deuda tan grande o que haya transmitido su información de manera más sencilla e inteligible».

[6]

En sus obras, Dampier reproduce varias páginas de sus cuadernos de bitácora (véase el *Apéndice IV*). Allí están los cálculos realizados para trazar la derrota diaria de su nave. El cálculo aproximado de la longitud se obtenía mediante la «estima», lo que suponía llevar el registro de la distancia diaria recorrida y lo marcado por el compás. Cuando durante una prolongada travesía por mar se dirigía a una isla o puerto determinados, lo habitual era que el capitán situara el barco en la latitud correcta y navegase en esa línea hasta que el vigía avistara el destino. De esa forma, Dampier localizó las islas Galápagos: «Nos dirigimos al noroeste por el norte con la intención de llegar a la latitud de las islas Galápagos y viramos hacia el oeste porque, al no conocer la distancia exacta, es imposible prever el rumbo directo. Cuando estábamos a 40 minutos del ecuador, viramos al oeste...»<sup>[7]</sup> El método dio resultado y, el 31 de mayo de 1684, avistaron el archipiélago: «... algunas islas asomaron por la amura de barlovento, otras por sotavento y un puñado directamente delante».

Los capitanes de los barcos solían contratar a pilotos con conocimientos de la zona para que los guiasen por canales peligrosos o en la entrada a puertos y estuarios. En teoría era una buena precaución, pero con demasiada frecuencia los pilotos no servían para nada. En el primer tramo de su viaje corsario alrededor del mundo, el capitán Woodes Rogers apeló a un piloto de Kinsale para entrar en el puerto irlandés de Coork. Era de noche, había bruma y el piloto resultó tan incompetente que estuvo en un tris de encallar. Si Rogers no lo hubiera impedido, el piloto lo habría guiado hasta la bahía equivocada, «lo que me llevó a castigarlo por comprometerse a pilotar un barco, ya que de ese oficio no sabía nada».<sup>[8]</sup> Dampier tuvo un problema parecido en el golfo de Panamá, ya que los pilotos se mostraron «desconcertados ante esas aguas menos frecuentadas».<sup>[9]</sup> Afortunadamente, a bordo había varios libros de pilotos españoles, tomados en una de sus capturas, que se convirtieron en guías fiables a lo largo de ese tramo de costa.

No era excepcional que los oficiales de los barcos trazaran sus propias cartas de fondeaderos y perfiles costeros para que los ayudasen a reconocer ciertos hitos en travesías futuras. En ocasiones, se publicaron posteriormente o se incorporaron a

derroteros o libros de cartas marinas. En una época en la que las naciones marítimas de Europa competían por las colonias de ultramar y ponían en tela de juicio el dominio de España en el Nuevo Mundo, las cartas marinas bien perfiladas eran muy valoradas. En julio de 1681, un grupo de bucaneros encabezados por el capitán Bartholomew Sharp se apoderó de un volumen de cartas marinas del barco español *El Santo Rosario*. Fue un botín de gran importancia estratégica. El relato de la captura de la obra figura en el diario de Basil Ringrose:

En ese buque, el *Rosario*, también cogimos un gran libro lleno de mapas y cartas marinas, que contenía una descripción muy precisa y exacta de todos los puertos, profundidades sondeadas, ensenadas, ríos, cabos y costas pertenecientes al mar del Sur, así como la navegación que los españoles solían realizar en dicho océano. Al parecer, lo que tenían servía como derrotero cabal y completo de esa zona, ya que por su novedad y curiosidad fue obsequiado a Su Majestad tras nuestro regreso a Inglaterra. Según me han dicho, desde entonces ha sido traducido al inglés por orden de Su Majestad y he visto en Wapping una copia de la transcripción, realizada por un judío; no obstante, su reproducción está totalmente prohibida por temor a que otras naciones se adentren en esas aguas y las aprovechen, ya que desean que se las reserve únicamente para Inglaterra cuando llegue su momento.<sup>[10]</sup>

El diario de Ringrose describe la travesía que un grupo de bucaneros llevó a cabo por la costa de América del Sur entre marzo de 1679 y febrero de 1682. Tuvo lugar en un período en el que España e Inglaterra estaban en paz, de modo que la captura o destrucción de veinticinco naves españolas y el saqueo de varias ciudades españolas de la costa sudamericana por parte de los bucaneros se consideraron, lisa y llanamente, actos de piratería. Las autoridades españolas supusieron que, cuando regresaran a Inglaterra, Sharp y sus hombres serían juzgados y castigados, pero la captura de las cartas marinas fue un golpe tan espectacular que el rey Carlos II y sus asesores se negaron a hacer caso de las protestas del secular enemigo de Inglaterra, y los piratas fueron indultados. El cartógrafo londinense William Hack realizó las copias de las cartas marinas españolas. Varias han perdurado hasta nuestros días. La dedicada al monarca está en la British Library y hay otra en el National Maritime Museum de Londres.

Los diarios de Dampier, Woodes Rogers y Ringrose ofrecen mucha información sobre los métodos de navegación utilizados por los bucaneros y corsarios de finales del siglo XVII y principios del XVIII, pero no se sabe tanto sobre la capacidad de navegación de los piratas angloamericanos que actuaron en los años veinte del siglo XVIII. Al parecer, aplicaron métodos parecidos y podemos suponer que en cada nave pirata hubo, como mínimo, un hombre capaz de tomar mediciones a mediodía y calcular la latitud. Seguramente, el capitán pirata o un miembro de la tripulación llevó el cuaderno de bitácora con los cálculos de la estima. Los conocimientos locales debieron de bastar para navegar por las costas conocidas, pero las largas travesías tan características de la vida pirata y el emplazamiento de islas en las que carenar y recuperarse seguramente exigieron cálculos exactos y acceso a cartas marinas. Se supone que aprovechaban las cartas marinas, tablas de navegación e instrumentos de las naves saqueadas. Henry Bostock, piloto del balandro *Margaret*, apresado por

Barbanegra en diciembre de 1717, comunicó que, además de robar machetes y treinta y cinco cerdos, los piratas se llevaron sus libros e instrumentos.<sup>[11]</sup> Entre los restos arqueológicos recuperados del barco pirata *Whydah*, se incluyen cuatro compases de bronce, tres reglas de navegación, tres sondalezas, un cordel de sondaleza y un anillo cuadrante que seguramente utilizaron con el compás para averiguar la altitud del sol, al tiempo que calculaban la latitud.

La falta de experiencia navegante podía tener consecuencias lamentables. Cuando se separaron de la escuadra de Bartholomew Roberts y se organizaron por su cuenta, los piratas encabezados por Walter Kennedy se dieron cuenta de que tenían un problema grave: «En esa dotación, sólo había uno que se las daba de tener aptitudes para navegar (ya que Kennedy no sabía leer ni escribir y prefería mandar simplemente por su valor...) y que resultó ser sólo un farsante».<sup>[12]</sup> Vapuleados por los temporales y sin saber dónde estaban, pusieron rumbo a Irlanda y acabaron cerca de la costa noroeste de Escocia. Se libraron por los pelos de naufragar y al final encontraron refugio en una cala pequeña, en la que abandonaron la nave y desembarcaron. Algunos piratas camparon por sus respetos, «bebiendo y chillando con tanto ímpetu que los habitantes se encerraron en sus casas, ya que no se atrevieron a salir en medio de tantos hombres desmandados».<sup>[13]</sup> Dos lugareños fueron asaltados a la vera del camino, perdiendo no sólo todo el dinero que llevaban, sino también la vida. A diecisiete los detuvieron cerca de Edimburgo y los juzgaron por piratería: nueve fueron condenados y ahorcados. Kennedy, antiguo ratero y atracador, acabó en Londres, donde montó un burdel en Deptford Road hasta que una de las prostitutas lo denunció por robo. Lo encerraron en la cárcel de Bridewell, en la que el piloto de un barco que antaño había atacado lo identificó como pirata. Lo trasladaron a la cárcel de Marshalsea, lo juzgaron, fue condenado y el 19 de julio de 1721 ahorcado en Execution Dock.

El territorio pirata estaba básicamente acotado por las rutas navieras del Atlántico, el Caribe y el Índico. Frecuentaron mucho las Bahamas porque podían interceptar las naves españolas que cruzaban el estrecho de Florida en su travesía de América Central a España. El paso de los Vientos, entre Cuba y Haití, también era una zona muy apreciada porque podían interceptar los mercantes que navegaban desde Europa y África hasta Jamaica. Madagascar se convirtió en refugio pirata porque se hallaba en la ruta de los bajeles que comerciaban con India.

Si la actividad de los mercantes determinó los territorios, fueron las condiciones meteorológicas las que establecieron el ritmo y el patrón de la vida cotidiana. Como tan bien saben los estadounidenses de la costa este, en invierno el litoral y los puertos de Nueva Inglaterra son lugares inhóspitos. En el siglo XVIII, los inviernos más rigurosos impedían que los barcos navegaran, en ocasiones durante varias semanas seguidas: «Como nuestros ríos se han congelado, durante la última semana no ha llegado, entrado ni salido barco alguno», informaba el *Boston News Letter* en enero de 1712. En un artículo desde Nueva York, publicado por el mismo periódico, se

comentaba que el *Lowestoft*, de la Armada británica, sólo podría zarpar cuando se derritiera el hielo, «lo que quizá sucederá a mediados del mes que viene».<sup>[14]</sup> En 1720, el bostoniano río Charleston se congeló tanto que hombres y caballos cruzaron sobre el hielo, lo que tenía sus peligros: «El último miércoles por la noche tuvimos una fuerte nevada, con rachas de viento del sudeste, debido a lo cual dos jinetes que cruzaban nuestro Neck equivocaron el camino, por lo que sus monturas murieron congeladas y los hombres también se helaron».<sup>[15]</sup>

Por lo tanto, las travesías de los piratas presentaron un patrón estacional. Pasaban la mayor parte de los meses invernales en las aguas cálidas del Caribe, y sólo en abril o mayo ponían rumbo al norte. Por ejemplo, Bartholomew Roberts atacó mercantes en el Gran banco de Terranova en los meses de junio y julio de 1720, pero en invierno regresó a las Antillas. En octubre de 1717, Barbanegra estuvo en la costa de Virginia y, en junio de 1718, bloqueó Charleston, en Carolina del Sur, pero en el invierno que media entre esos años se dirigió al sur y saqueó naves en las cercanías de Saint Kitts y en el golfo de Honduras. En julio de 1723, Edward Low actuaba en las proximidades de Rhode Island y Terranova, aunque en septiembre ya había cruzado el Atlántico y estaba en las Azores.

Existen algunas excepciones a los movimientos estacionales de los barcos piratas. En el verano de 1722, George Lowther atacó el *Amy* en la costa de Carolina del Sur. El capitán se vengó con una andanada que mató e hirió a muchos miembros de la tripulación de Lowther, de modo que éste no tuvo más opción que hacer escala en una ensenada cercana para recuperarse. Desarmaron el barco y pasaron el invierno en los bosques de Carolina del Norte. «Durante el día, generalmente cazaban, mataban bovinos, cerdos y compañía por su carne y, por la noche, se retiraban a sus tiendas y chozas, que construyeron para alojarse; a veces, cuando hacía mucho frío, permanecían a bordo del balandro».<sup>[16]</sup>

Además del movimiento norte-sur, los barcos piratas también se desplazaron en dirección este-oeste. La costa occidental de África atrajo a varias tripulaciones piratas, sobre todo las regiones conocidas como costa de Guinea, costa de Oro, costa de Marfil y costa de los Esclavos. Como demuestran los nombres, esos sitios proporcionaron oro, marfil y esclavos africanos negros a los barcos. Algunos piratas realizaron una travesía adicional, doblaron el cabo de Buena Esperanza, llegaron hasta el océano Índico y atacaron barcos cargados de productos exóticos procedentes de la India. Hacia 1700 y durante un breve período, se estableció el comercio regular entre las factorías de Madagascar y los comerciantes y los funcionarios corruptos de Nueva York y otros puertos norteamericanos. Thomas Tew fue una de las figuras más destacadas de ese tráfico ilegal, que acabó por conocerse como la «ronda de los piratas». Fuera como fuese, ésta no sería una de las prácticas típicas de la vida pirata. Al margen del deseo evidente de evitar América del Norte durante el invierno y del lógico aprovechamiento de los vientos alisios para cruzar el Atlántico, la planificación y la ejecución de la mayoría de las travesías no tuvo la menor



coherencia. A decir verdad, las tripulaciones piratas apenas planificaron. La naturaleza democrática de la comunidad pirata exigía que toda la tripulación votase para acordar el destino de la siguiente travesía, lo que inevitablemente condujo a que se tomaran muchas decisiones irreflexivas. El estudio de los recorridos de los barcos piratas demuestra que muchos zigzaguearon sin sentido.

En los últimos años, los historiadores nos han proporcionado una imagen extraordinariamente pormenorizada de la vida en la Marina real y en la mercante a partir de los minuciosos registros que existen en la Oficina de archivos públicos y en otras partes. Se conservan centenares de cuadernos de bitácora de los buques de la Marina real, así como cartas de capitanes y almirantes. En la Oficina de archivos públicos, podemos estudiar los registros de la junta de la Marina y de los lores del Almirantazgo y se han escrito numerosas biografías sobre los marinos más famosos. Los archivos portuarios, los diarios y los cuadernos de bitácora de los capitanes mercantes y los registros de la Compañía de las Indias Orientales, la Royal African Company y organizaciones como la Merchant Venturers Company of Bristol han permitido que los historiadores tracen una imagen parecida de la vida al servicio de la Marina mercante.

No existen archivos semejantes en lo que se refiere a los piratas. Nos tenemos que basar en las declaraciones de los piratas capturados y sus víctimas, en los archivos que perduran sobre los juicios a piratas, en los informes de los gobernadores coloniales, en los artículos de prensa y en los escasos pero valiosos diarios de marinos que se toparon con piratas o que fueron bucaneros o corsarios. Por consiguiente, nuestra imagen de los piratas es inevitablemente incompleta, más si cabe en lo referente a su vida cotidiana. Los relatos de la vida pirata que ofrecen Exquemelin y el capitán Johnson apuntan a una sucesión anárquica de consumo de alcohol, apuestas y encuentros con mujeres, salpicada de feroces ataques a víctimas indefensas. Hubo muchas actividades de esta clase, por supuesto, pero una mirada más atenta muestra que la vida pirata en el mar estaba bien organizada y en muchos aspectos se parecía a lo que ocurría en un buque mercante. No debería resultar sorprendente, ya que la mayoría de los piratas habían sido marinos mercantes y seguramente adoptaron rutinas parecidas; por otra parte, para que la tripulación sobreviviese a los peligros del mar, las travesías oceánicas requirieron un mínimo nivel de disciplina. Existía la misma necesidad de organizar guardias, apostar vigías, realizar sondeos en aguas someras y navegar con la mayor precisión posible. Con mal tiempo, la vida tuvo que ser tan húmeda, fría, físicamente agotadora y peligrosa como a bordo de un mercante. Con calma chicha, seguro que hubo días y en ocasiones semanas en las que lo único que hicieron fue remendar velas y arreglar equipos, llevar a cabo reparaciones de poca monta, comer y beber.

Sin embargo, también existieron diferencias considerables. Al margen de los peligros inevitables que existían al atacar un barco que podía responder, la rutina cotidiana en una nave pirata era mucho más fácil que la vida a bordo de un mercante,

ya que la tripulación no se sintió presionada por armadores y capitanes para realizar la travesía más veloz posible con la mayor carga posible, pero también porque las dotaciones de los barcos piratas fueron mucho más numerosas. La tripulación habitual de un mercante de cien toneladas rondaba los doce hombres.<sup>[17]</sup> Un barco pirata de tamaño parecido solía contar con una dotación de ochenta o más tripulantes. Por lo tanto, los piratas dispusieron de más manos para halar maromas, llevar anclas, izar velas, hacer funcionar las bombas, cargar y descargar provisiones, tripular los botes y desembarcar en busca de leña y agua.

En 1726, se publicó en Londres un libro titulado *The Four Years Voyages of Capt. George Roberts*, que incluía el prolongado relato de las experiencias de Roberts cuando fue prisionero del pirata Edward Low.<sup>[18]</sup> Se sospecha que lo escribió Daniel Defoe y podría ser pura ficción, pero los detalles náuticos son tan auténticos que es probable que se basase en entrevistas con antiguos piratas o, al igual que *Robinson Crusoe*, en hechos reales. Lo que resulta muy convincente es la imagen que ofrece de la vida a bordo de una nave pirata a principios del siglo XVIII. En sus páginas, se explica cómo, en septiembre de 1721, el capitán Roberts fue apresado por Edward Low y su escuadra de barcos piratas en las proximidades de las islas de Cabo Verde. Low, que podía ser salvaje y cruel con sus víctimas, mostró una cortesía extraordinaria hacia el capitán Roberts. Lo invitó a su camarote y ordenó que llevaran una gran ponchera de plata, un poco de vino y dos botellas de clarete. Después de beber cada uno a la salud del otro y de conversar, Low también ordenó que preparasen un coy y mantas, y comunicó a Roberts que podía entrar y salir cuando le viniera en gana y comer y beber lo que le apeteciese. Había calma chicha y, con la nave al paio, «nadie tenía nada que hacer, salvo los vigías de la cabecera del mastelero. El piloto de guardia, el intendente de guardia, el timonel y la dotación habían bajado, supongo que a beber una copita, a fumar una pipa de tabaco o a algo parecido».<sup>[19]</sup>

A primera hora de la mañana, Low estaba en cubierta y ordenó que realizasen la señal de consulta. Izaron hasta la punta del palo de mesana una bandera de seda verde con la figura amarilla de un hombre que toca la trompeta, y los piratas de las otras naves se acercaron en los botes. Todos los que pudieron se reunieron a desayunar con Low en su camarote y los demás se acomodaron en el entrepuente. Después del desayuno, Low pidió a Roberts que permaneciese en el camarote mientras los piratas subían a cubierta para decidir qué hacían con el capitán apresado y su barco. La tripulación no tenía una opinión unánime y hubo argumentaciones para todos los gustos. Low ordenó que llenaran la ponchera y la pasasen, y la conversación se centró en los recuerdos de aventuras pasadas.

De esa forma pasaron el rato, bebieron y se divertieron alegremente, tanto antes como después de comer, cosa que hicieron de forma desordenada; como una jauría más que como hombres, se arrebataban y robaban las vituallas; aunque a mí me resultó muy odioso, parecía que para ellos era una de sus diversiones principales y, por lo que dijeron, aquello era propio de los verdaderos guerreros.<sup>[20]</sup>

Después de comer, los piratas volvieron a sus naves mientras Roberts permanecía en compañía de Low y de tres o cuatro tripulantes. Bebieron un par de botellas de vino y, por muy improbable que parezca, hablaron extensamente de los asuntos de la Iglesia y el Estado, «así como del comercio». Cuando se retiró, Roberts oyó que Low daba las órdenes para la noche. El barco debía permanecer con la proa al noroeste; tenían que ocuparse de la lámpara de la cofa y apostar un buen vigía, que debería despertar al capitán si avistaban algo o si desde otro barco hacían señales.

Los comentarios del capitán Roberts apuntan a un régimen relajado y afable, aunque de fondo se percibe cierto sentido del orden, planteado por la necesidad de montar guardia y mantener el barco en condiciones. Si en esta historia hay algo de verdad, no sorprende que, acostumbrados a los esfuerzos de navegar en un mercante con tripulación escasa y a las órdenes de un capitán exigente, muchos marinos capturados estuvieran dispuestos a unirse a los piratas.

La vida pirata no siempre fue tan agradable como intenta transmitir la narración de Roberts. Pudo sostener una charla civilizada en el camarote del capitán, pero su descripción del tosco comportamiento de los piratas durante la comida es un indicador más preciso de la actitud imperante en un barco pirata. Dado el régimen tajante y estrictamente masculino de la comunidad pirata, muchos hombres cultivaron la imagen de macho, que expresaban bebiendo sin parar, empleando lenguaje soez y adoptando actitudes amenazadoras y crueldades gratuitas. Philip Ashton, capturado por los piratas en 1722, quedó horrorizado por la experiencia:

No tardé en darme cuenta de que cualquier muerte era preferible a estar relacionado con un hatajo tan infame de bellacos, para los que hacer maldades era divertido y el entretenimiento constante consistía en beber sin control, maldecir monstruosamente, pronunciar blasfemias horrorosas, desafiar con descaro al cielo y mostrar desprecio por el infierno hasta que el sueño aplacaba un poco el ruido y la jarana.<sup>[21]</sup>

El juicio a la dotación de Bartholomew Roberts en el castillo de Cape Coast demuestra que muchos tripulantes pasaron gran parte de la jornada embrutecidos por la bebida.<sup>[22]</sup> Según un testigo, Robert Devins nunca estuvo sobrio ni en condiciones de desempeñar tarea alguna, y Robert Johnson estaba tan borracho que tuvieron que desembarcarlo con ayuda de un aparejo de poleas. Era habitual que los piratas sometidos a juicio achacasen sus delitos a la bebida. Antes de su ejecución, celebrada en mayo de 1724, John Archer confesó que «mis borracheras brutales han sido una maldad que me ha dominado tanto como las demás. El alcohol de alta graduación me ha calentado y endurecido hasta el extremo de cometer crímenes que ahora me resultan más amargos que la muerte».<sup>[23]</sup>

El problema del alcoholismo no se *limitaba a las naves* piratas, ya que todos los marinos fueron célebres por su costumbre de beber. Marcus Rediker ha precisado que bebían por diversas razones: porque en un barco era más fácil encontrar buena bebida que vituallas adecuadas y porque los protegía del frío y de la humedad; porque durante un rato les permitía olvidar los rigores de la vida a bordo, pero también porque la bebida desempeñaba una valiosa función social.<sup>[24]</sup> Los marinos bebían en

compañía para relajarse, celebrar, cotillear y conocerse. Durante las comidas, brindaban por sus esposas y amantes, por el rey y por una travesía fructífera. Los piratas eran más irreverentes y brindaban a la salud del demonio o de algún pretendiente al trono británico. Capturado por Charles Vane en 1718, Edward North comentó que «durante su permanencia a bordo del mentado balandro, expresiones como “Maldito sea el rey y los poderes superiores” o “Maldito sea el gobernador” se empleaban ampliamente, y mientras bebían también solían decir “Condenado sea el rey Jorge”». [25]

Entre los cientos de objetos rescatados del *Whydah*, figuran veintiocho fichas de hierro, lo que nos recuerda que para los marineros las apuestas eran casi tan populares como la bebida. El chaquete (o *backgammon*) fue uno de los entretenimientos preferidos por los oficiales de la Marina real, pero los marineros de todos los grados, ya perteneciesen a la Armada, a la Marina mercante o trabajaran como corsarios y piratas, dedicaron buena parte de su tiempo libre a jugar a las cartas o a los dados, por lo que era habitual que apostasen. El capitán Woodes Rogers se enteró de que, durante la travesía, algunos miembros de su tripulación se habían jugado casi toda la ropa y las pertenencias y tuvo que tomar medidas drásticas para evitar que estallasen conflictos. En noviembre de 1703, mientras navegaban junto a la costa californiana, redactó un acuerdo formal destinado a «impedir el mal creciente que se ha desatado entre nosotros, debido a los juegos y las apuestas sin control, incluso en partidas de otros, por lo que por azar se apoderan a la ligera de lo que sus compañeros de aventura han ganado peligrosa y dolorosamente». [26] La dotación al completo del *Duke* firmó el acuerdo, y así se puso fin a toda clase de apuestas y a las notas de mano, los contratos y las facturas.

Exquemelin describe que, tras varias incursiones en la costa de América del Sur, los piratas al mando de L'Ollonais compartieron 260 000 piezas de a ocho, que dilapidaron en tres semanas, «gastándolas en cosas de poco valor o jugando a las cartas o a los dados». [27] El diario de Basil Ringrose consigna que, cuando al final de la travesía, en 1682 desembarcaron en Antigua, los bucaneros se pusieron de mutuo acuerdo para dejar el barco en manos de los tripulantes a los que no les quedaba dinero de su parte del saqueo, «ya que lo habían perdido todo con el juego». [28]

La música fue otro rasgo distintivo de la vida en el mar. El canto, la danza, el violín, las bandas y las pequeñas orquestas fueron habituales a bordo de los barcos militares y mercantes. Los archivos son tan incompletos que cuesta saber hasta qué punto los piratas disfrutaron de la música. El código de comportamiento pirata, redactado por Bartholomew Roberts, incluye la siguiente cláusula: «Los músicos tienen que descansar el sábado, pero los seis días y noches restantes nadie goza de favores especiales». Cuando el *Royal Fortune*, buque insignia de la escuadra de Bartholomew Roberts, fue capturado por el *Swallow*, a bordo viajaban dos músicos. Nicholas Brattler es un violinista que en Calabar fue desembarcado del *Cornwall Galley*, obligado a unirse a los piratas y a firmar sus cláusulas. Durante el juicio, en

su defensa dijeron que «al prisionero sólo se lo utilizó como músico y no se atrevió a negarse».<sup>[29]</sup> El tribunal lo absolvió, lo mismo que a James White, «cuyo oficio de músico lo ejercía en la popa en los momentos de acción». Al parecer también tocaba el violín, pero en los archivos de la vista no queda claro. En el mismo juicio, durante el turno de repreguntas a James Barrow se habló de que algunos piratas habían matado sus gallinas y se habían dedicado a empinar el codo, por lo que a la hora de la cena entonaban «canciones españolas y francesas que tenían en un libro holandés de rezos».

Durante las travesías por las islas antillanas o a lo largo de la costa de América del Sur, los piratas echaban el ancla en una bahía o en un estuario fluvial protegido y destacaban hombres para que bajasen a buscar leña y agua. La leña era necesaria para el fuego de la cocina y el agua para cocinar o para beber en el caso de que a bordo escaseasen la cerveza y el vino. Por regla general, encontrar madera y cortarla no planteaba problemas, aunque recoger agua no resultaba tan sencillo. Remaban hasta la orilla en un bote o botes llenos de barriles vacíos y se dedicaban a buscar un manantial o un río de agua dulce. Llenaban los barriles, los hacían rodar hasta los botes, los embarcaban y remaban de regreso al barco anclado. La incursión podía requerir varias horas o días, y en los climas tropicales era una tarea ardua. No era fácil encontrar fuentes de agua dulce, sobre todo en los trópicos durante la estación seca. A veces encontraban agua, pero sabía mal o estaba demasiado fangosa o turbia como para correr el riesgo de beberla.

Durante esas visitas a tierra atrapaban tortugas, muy abundantes en las islas antillanas. En 1704, cuando visitó Jamaica, Francis Rogers escribió: «... lo mejor para comer es tortuga... La carne se parece mucho a la de vaca de primera, pero la grasa es de color verde, exquisita y dulce; el hígado también es verde y resulta muy saludable, intenso y purgativo».<sup>[30]</sup> Los piratas cazaban aves de todo tipo para echarlas en la marmita y, cuando era posible, atrapaban ganado vacuno, cabras o cerdos. En ocasiones, se vieron obligados a recurrir a provisiones menos corrientes. En la costa de América del Sur, los bucaneros al mando del capitán Sharp se alimentaron de «conejos indios, monos, serpientes, ostras, caracoles marinos, bígaros y unas pocas tortugas de tamaño pequeño, así como otras variedades de buen pescado».<sup>[31]</sup> Si no había barcos que saquear y la comida escaseaba, los piratas tomaban por asalto las poblaciones y las aldeas costeras.

Periódicamente, era necesario varar la nave pirata en un estuario o bahía al abrigo, a fin de carenarla. Se trataba de una operación de envergadura que obligaba a llevar el barco a tierra, acostarlo con ayuda de poleas sujetas a los palos, rascar el casco, quemar las algas y las lapas adheridas, calafatearlo, sustituir las planchas en mal estado y aplicar una mezcla de sebo, aceite y azufre para evitar la corrosión. En las aguas cálidas del Caribe y del océano Índico, las algas no tardaban en acumularse en el casco de los barcos, lo que podía afectar decisivamente su velocidad; puesto que la celeridad era fundamental para que los piratas pudieran atrapar a sus víctimas o

escapar de la marina, el carenado periódico era imprescindible. Por regla general, el carpintero del barco se hacía cargo de la operación. El capitán Howell Davis trasladó su balandro pirata hasta Coxon's Hole, en el extremo oriental de Cuba: «Aquí lo carenaron con muchas dificultades, pues en la dotación no había carpintero, persona de gran utilidad en casos de emergencia como éste».<sup>[32]</sup> Además de carenar y reparar periódicamente los palos y las perchas, las tormentas o los choques con arrecifes sin cartografiar podían dañar las naves. Los piratas afrontaron los mismos problemas que exploradores como el capitán James Cook, quien, en su propósito de ser totalmente autosuficiente durante varios meses seguidos, transportaba aparejos y perchas de repuesto, así como un equipo de artesanos.

La diferencia más significativa entre las naves piratas y otros barcos corresponde a la forma de organización de la tripulación pirata y al código por el que se regía. A diferencia de la Marina real, la mercante y, si a eso vamos, al resto de las instituciones de los siglos XVII y XVIII, como ya hemos dicho las comunidades piratas eran democráticas. Un siglo antes de la Revolución francesa, las dotaciones piratas se guiaban por pautas en las que la libertad, la igualdad y la fraternidad eran la regla más que la excepción. El capitán de un barco pirata era elegido por los votos de la mayoría de los tripulantes, que también podían destituirlo si no estaban satisfechos con su mando. No era el capitán, sino la dotación la que decidía el destino de cada travesía o si se atacaba determinado barco y se asaltaba una aldea costera. Al inicio de cada viaje o con motivo de la elección de un nuevo capitán, consignaban por escrito un conjunto de cláusulas que cada miembro de la tripulación debía firmar. Dichos artículos regulaban la distribución del botín y la escala de compensaciones recibidas por las heridas sufridas en batallas y especificaban las reglas básicas de la vida a bordo y los castigos que se aplicarían a quienes las violaran. Aunque diferían de un barco a otro, los artículos seguían una pauta parecida.

Una de las descripciones más antigua del código de comportamiento de los piratas figura en *The Buccaneers of America*, de Exquemelin, publicado por primera vez en 1678. Exquemelin cuenta que los piratas convocaban un consejo a bordo antes de iniciar una travesía de saqueo. Durante el encuentro preliminar, decidían el lugar en que obtendrían provisiones para el viaje. Una vez acordado, los piratas se dedicaban a saquear algún asentamiento español y volvían a la nave con una provisión de cerdos, reforzada con tortugas y otras provisiones. Entonces se acordaba la asignación diaria de alimentos para la travesía: Exquemelin pone de relieve que la parte del capitán no era mayor que la del más humilde de los marineros.

Sólo entonces tenía lugar un segundo Consejo en el que redactaban el código de comportamiento de la travesía. Ponían los artículos por escrito y todos estaban obligados a respetarlos. Al igual que la mayoría de las travesías corsarias, las expediciones piratas se basaron en el principio según el cual «sin presa no hay paga». El primer requisito de los artículos consistía en determinar con exactitud cómo se repartiría el botín cuando los piratas capturasen a su presa. El capitán recibía una

cantidad acordada por la nave, más un porcentaje de la parte de la carga, generalmente, cinco o seis partes. El salario del carpintero que reparaba y aparejaba la nave se acordaba, generalmente, entre 100 y 150 piezas de a ocho, y el del médico rondaba las 200 a 250 piezas de a ocho. Luego se fijaban las cifras destinadas a recompensar heridas. Cabe reseñar que esta forma primitiva de seguro médico determinaba el valor de las diversas partes del cuerpo de un pirata. El pago más elevado, 600 piezas de a ocho, se concedía a la pérdida del brazo derecho; luego estaba la pérdida del izquierdo, valorada en 500 piezas de a ocho; a la pierna derecha le correspondían 500 y a la izquierda sólo 400 piezas de a ocho; la pérdida de un ojo o un dedo se recompensaba con un pago de 100 piezas de a ocho. Una vez acordadas estas cifras, se repartían el resto del botín. El ayudante del capitán recibía dos partes y el resto de la tripulación una. A cualquier niño de la dotación, le correspondía media parte. Los bucaneros insistieron en que a nadie le tocara más de lo que se merecía y estaban obligados a prestar juramento solemne de que no ocultarían ni robarían para sí mismos en las naves capturadas. El que violara esa cláusula sería expulsado de la dotación.

La práctica de dicho código de comportamiento se observa en el diario de Basil Ringrose. En julio de 1681, capturaron cerca de la costa chilena al barco español *San Pedro*. Iba cargado de vino, pólvora y 37 000 piezas de a ocho guardadas en cofres y bolsas. «Nos repartimos el botín... Nuestros dividendos ascendieron a la suma de 234 piezas de a ocho por barba».<sup>[33]</sup>

Durante la mayor parte de la travesía, los bucaneros estuvieron al mando del capitán Bartholomew Sharp, «hombre de valor intrépido y conducta impecable». Era un dirigente nato y muy competente en los aspectos tanto teóricos como prácticos de la navegación, pero en enero de 1681, tras varias semanas de tormentas y dificultades, los tripulantes se amotinaron. Por decisión de la mayoría destituyeron al capitán Sharp y eligieron a John Watling, marino rudo y antiguo corsario. Sharp no tuvo más remedio que ceder el mando, y con Watling la dotación firmó un nuevo conjunto de cláusulas. Tres semanas después, Watling murió de un disparo durante el ataque a un fortín costero, y los hombres convencieron a Sharp de que volviese a asumir el mando de la expedición.

La *General History of the Pirates*, de Johnson, describe aproximadamente la misma función desempeñada por los capitanes piratas durante los primeros años del siglo XVIII. Al igual que en el caso de los bucaneros precedentes, el capitán tenía poderes absolutos en la batalla y cuando «combatía, perseguía o era perseguido», pero en los demás aspectos se regía por los deseos mayoritarios de la tripulación.<sup>[34]</sup> Aunque se le concedía el usufructo del mejor camarote, no disponía exclusivamente de él, ya que había que esperar que otros miembros de la tripulación entraran y saliesen, usaran su loza y compartiesen su comida y su bebida.

La autoridad del capitán también quedaba limitada por los poderes que se concedían al intendente. También lo elegía la dotación y se lo describe como «una

especie de magistrado civil a bordo de un buque pirata».<sup>[35]</sup> Era el representante de la tripulación y «el responsable de todo». Su función consistía en resolver disputas menores y estaba autorizado a castigar con azotes o palizas. Todos esperaban que encabezase el ataque a la hora de abordar una nave, y solía asumir el mando de las presas capturadas.

Los piratas no utilizaron los grados de teniente o guardiamarina, si bien eligieron a los encargados de llevar a cabo las tareas que en los barcos militares y mercantes realizan los suboficiales. Además del intendente, la mayoría de los barcos piratas contaron con contramaestre, artillero, carpintero y cocinero; por regla general, también había segundo oficial y segundo de a bordo.

Se conservan varios ejemplos de los artículos redactados por diversas tripulaciones piratas. Los que adoptaron los hombres encabezados por Bartholomew Roberts son los más completos, y merece la pena citarlos en su totalidad porque muestran un aspecto revelador del estilo de vida pirata. Han sido extraídos del *General History of the Pirates*,<sup>[36]</sup> del capitán Johnson; los fragmentos en cursiva corresponden a los comentarios del propio Johnson:

- I. Cada hombre tiene un voto en los asuntos del momento; posee el mismo derecho a las provisiones frescas o a las bebidas de alta graduación que se capturen en cualquier momento dado y puede usarlas a placer, a menos que, por el bien común, la escasez (*algo bastante corriente*) provoque la necesidad de votar una restricción.
- II. Cada hombre será llamado por turno y por lista a bordo de las presas porque, además de la parte que le corresponde, en esas ocasiones se le concede una muda de ropa; si defrauda a la dotación por valor de un dólar, ya fuera en plata, joyas o dinero, el castigo es el abandono en una isla desierta. *Era bárbara la costumbre de depositar al infractor en tierra, en un cabo o isla desolados o deshabitados, con un arma, un puñado de balas, una botella de agua y otra de pólvora para que subsistiera o se muriese de hambre.* Si el robo era superior a un dólar, luchaban por cortar las orejas y la nariz del culpable, al que se dejaba en tierra, y no en un sitio deshabitado, sino en un lugar donde sin duda encontraría dificultades.
- III. Nadie jugará a las cartas o a los dados por dinero.
- IV. Las lámparas y las velas se apagan a las ocho de la noche: si después de esa hora algún tripulante seguía deseoso de beber tenía que hacerlo en cubierta y al aire libre; *Roberts creía que así pondría freno a sus desmanes, porque era abstemio, aunque al final descubrió que todos sus intentos de acabar con esa situación no dieron resultado.*
- V. Deben mantener sus piezas, pistolas y machetes limpios y prestos para el servicio. *En este aspecto fueron extravagantemente agradables, se esforzaron*



*por superarse en la belleza y lujo de sus armas y en ocasiones pagaron en las subastas celebradas en el palo 30 o 40 libras por un par de pistolas. Cuando prestaban servicios se las colgaban de los hombros con cintas de colores distintivos y de una manera peculiar, lo que les proporcionaba un gran deleite.*

- VI. En su seno no se permiten niños ni mujeres. Si se descubriera a un hombre seduciendo a alguien del último sexo mencionado y la llevara disfrazada a la mar, tendrá que sufrir la muerte; *de modo que cuando alguna caía en sus manos, como sucedió por casualidad en el Onslow, inmediatamente le asignaron un centinela para evitar las consecuencias negativas de un instrumento tan peligroso de división y disputa; claro que ahí está la picardía, ya que pelean por saber quién será el centinela, tarea que en general suele recaer en uno de los principales matones que, para garantizar la virtud de la dama, sólo le permite yacer con él mismo.*
- VII. Abandonar el barco o sus puestos durante la batalla se castigará con la muerte o el abandono en una isla desierta.
- VIII. No habrá peleas a bordo, ya que las disputas entre los hombres se resolverán en tierra, por la espada y a punta de pistola. *Si las partes no llegan a una reconciliación, el intendente los acompaña a tierra con la ayuda que considere adecuada y pone de espalda a los contrincantes a determinados pasos de distancia; cuando oyen la orden, se dan la vuelta y disparan inmediatamente (porque, de lo contrario, el arma le es arrebatada de las manos). Si ambos fallan apelan a los machetes y el que saca la primera sangre de su contrincante se considera el vencedor.*
- IX. Nadie puede hablar de cambiar de modo de vida hasta compartir 1000 libras. Con ese propósito, cualquiera que pierda una extremidad o quede lisiado prestando servicios deberá cobrar 800 dólares de las reservas públicas y una cantidad proporcional por daños menores.
- X. El capitán y el intendente recibirán dos partes del botín; el patrón, el contramaestre y el artillero, una y media; los restantes oficiales cobrarán una y cuarto.
- XI. Los músicos tienen que descansar el sábado, pero los seis días y noches restantes nadie gozará de favores especiales.

Ni en éste ni en otros códigos de tripulaciones piratas se menciona la homosexualidad. Cuesta creer que los piratas fueran recatados sobre la cuestión, por lo que debemos suponer que la homosexualidad no era un problema o tal vez la practicaban y la toleraban tan ampliamente que no consideraron necesario incluirla en sus códigos de comportamiento.

Hasta hace poco, la imagen del pirata como mujeriego lascivo era tan potente que cualquier alusión a que pudiese ser gay resultaba impensable. La imagen de macho

quedó gravemente dañada por un libro publicado en 1983, con el llamativo título de *Sodomy and the Pirate Tradition* y el subtítulo *English sea rovers in the seventeenth-century Caribbean* (Sodomía y tradición pirata, bucaneros ingleses en el Caribe del siglo XVII). De todos modos, abarca aspectos más amplios, ya que es un análisis profundo de las actitudes hacia la homosexualidad tanto en Gran Bretaña como en sus colonias de ultramar durante los siglos XVI y XVII. Escrita por B. R. Burg, profesor de historia en la Arizona State University, el libro analiza vistas judiciales, archivos, artículos periodísticos, obras de teatro de la Restauración, los diarios de Pepys, relatos de viajes y una impresionante selección de obras sobre historia social, las Antillas y la piratería. La imagen resultante de las prácticas sexuales en todas las clases sociales de Inglaterra y las Antillas, de aristócratas a mendigos y vagabundos, es extraordinaria por los detalles gráficos y los ejemplos esclarecedores.

Menos convincente resulta el análisis del profesor Burg sobre las prácticas homosexuales entre marinos y los paralelismos que traza con los estudios recientes de la homosexualidad entre las poblaciones carcelarias exclusivamente masculinas. El estudio llama la atención sobre el desequilibrio de hombres y mujeres que había en el Caribe: en 1661, la proporción de blancos y blancas en Jamaica era de seis a uno; en 1763, en Barbados había 9274 blancos y 3800 blancas; a lo largo de la misma década, en Nevis, Antigua y Montserrat existía aproximadamente la misma proporción de dos blancos por cada blanca. Burg apunta a que esa situación llevó a que los hombres apelasen a las prácticas homosexuales. Llega a las mismas conclusiones con respecto a las comunidades de cazadores y bucaneros de la isla de la Hispaniola y a las tripulaciones estrictamente masculinas de los barcos piratas:

Si la liberación de las limitaciones sociales y de comportamiento incrementó la actividad sexual de los bucaneros, como evidentemente ocurre en el caso de los condenados, sin duda los piratas de las Antillas aprovecharon al máximo su libertad. Se enorgullecieron de la libertad o licencia de que disfrutaron como bucaneros y, en el caso de que la investigación sobre los reclusos modernos ofrezca realmente pistas acerca del comportamiento de los piratas, parece bastante probable que la alegría de ejercer su voluntad no se limitase sólo a los aspectos no sexuales de sus vidas. Es posible que las experiencias vitales de los bucaneros antes de navegar bajo el pabellón pirata contribuyesen a incrementar la incidencia y la frecuencia de las actividades homosexuales.<sup>[37]</sup>

Se trata de una hipótesis interesante y podría albergar algo de verdad, aunque existen muy pocas pruebas que demuestren que las cosas fueron así o de otra forma. En *The Buccaneers of America*, de Exquemelin, abundan los ejemplos de bucaneros que «se entregaron a toda clase de desmanes con fulanas y vino», pero no aparece nada que respalde la tesis de Burg. El diario de Basil Ringrose también carece de información sobre el tema, lo mismo que la *General History of the Pirates*, del capitán Johnson. Burg pisa terreno más firme en lo referente a la posibilidad de las relaciones sexuales entre los capitanes y sus jóvenes criados y los camareros de a bordo. Como era inevitable, la naturaleza del mando aisló al capitán de sus tripulantes y de la relación espontánea con prostitutas, a las que la mayoría de los marineros se entregaban cuando la nave estaba en puerto; existen pruebas que demuestran el hecho de que

algunos capitanes intentaron mantener relaciones sexuales con miembros jóvenes de sus dotaciones. Entre los documentos del Tribunal Supremo del Almirantazgo, figura el caso de Richard Mandervell, de catorce años. En 1722, su barco atracó en Oporto y el capitán, Samuel Norman, le ordenó que fuera a buscar un cubo de agua y lo lavase. A continuación, el capitán «hizo uso carnal de él, fue culpable del delito habitualmente llamado sodomía y después, en dos ocasiones, utilizó al informante de la misma forma mientras el mentado barco permanecía en el río de Oporto».<sup>[38]</sup>

La homosexualidad fue una práctica frecuente entre los miles de piratas chinos que, en los primeros años del siglo XIX, navegaron a lo largo de la costa de China meridional. La profesora Dian Murray, que ha realizado un estudio pormenorizado de los piratas chinos a partir de su investigación en los archivos de Taiwán y Beijing, ha encontrado cincuenta casos documentados entre las declaraciones de hombres juzgados por piratería entre 1796 y 1830.<sup>[39]</sup> Cuando necesitaban nuevos reclutas, las hordas piratas solían tomar cautivos y obligarlos a unirse a su comunidad mediante ataques sexuales. El jefe pirata Ya-tsung sodomizó a tres cautivos para iniciarlos en la piratería y otros cabecillas piratas convirtieron en sus amantes a diversos jóvenes apuestos. Como puntualiza Murray, es difícil saber hasta qué punto la homosexualidad se practicó voluntariamente y en qué medida los jefes piratas la impusieron a los cautivos.

La vida en una comunidad exclusivamente masculina no condujo, por necesidad, a prácticas homosexuales generalizadas. En *The Wooden World*, su estudio magistral de la marina georgiana, Nicholas Rodger llega a la conclusión de que la inmensa mayoría de los marineros jóvenes eran «de tendencia vigorosamente heterosexual».<sup>[40]</sup> En su correspondencia, los oficiales de mayor rango no mencionan que la homosexualidad fuese un problema, y todo apunta a que no fue una cuestión trascendental. Durante la guerra de los Siete años (1756-1763), sólo se celebraron once consejos de guerra por sodomía. Cuatro casos terminaron en absoluciones y los siete restantes en cargos menores por indecencia. Las argumentaciones del profesor Burg sobre los piratas gays no carecen de ingenio, pero es probable que el porcentaje de piratas activamente homosexuales sea similar al de la Marina real y refleje la proporción de homosexuales en la población en general.

## CAPÍTULO 6

### EN ACCIÓN BAJO EL PABELLÓN PIRATA

**E**L PRINCES GALLEY se aproximaba al fin de la travesía que lo había conducido desde Londres hasta la costa occidental de África, donde había embarcado esclavos negros y puesto rumbo, a través del Atlántico, al extremo sudeste del Caribe. El 14 de septiembre de 1723, se acercaba a la isla de Barbados cuando la tripulación se alarmó al percatarse de que una nave se dirigía hacia ellos con la bandera negra ondeando en el calcés. Cuando estuvo más cerca, vieron que se trataba de un balandro artillado con ocho cañones en la cubierta principal y diez cañones giratorios. A bordo viajaban entre treinta y cuarenta piratas.<sup>[1]</sup>

John Wickstead, de cuarenta y cinco años, capitán del *Princes Galley*, se dio cuenta de que su barco no estaba en condiciones de enfrentarse a los piratas. Soltó velas e intentó escapar, pero el sobrecargado mercante no pudo quitarse de encima al balandro pirata, que acortó las distancias y comenzó a disparar cañonazos. A las ocho de la tarde, los piratas se arrimaron al *Princes Galley*, y así acabó la persecución. Ordenaron al capitán Wickstead que enviase un bote. Los hombres del mercante bajaron por la borda la lancha y remaron hasta el barco pirata. Varios piratas saltaron a la lancha y se dirigieron al *Princes Galley*.

Las veinticuatro horas siguientes fueron una pesadilla para Wickstead y su tripulación. John Crawford, médico de veinticinco años, y Goldsmith Blowers, segundo de a bordo de veinticuatro, permanecieron retenidos bajo cubierta mientras entre sus dedos colocaban espoletas encendidas para obligarlos a revelar el paradero del oro. Los piratas no tardaron en apoderarse de más de 54 onzas de oro y procedieron a saquear el resto del barco. Cogieron pólvora, pistolas y los pañoles del artillero y el contramaestre. Retiraron dos cañones del alcázar y otros dos giratorios y los trasladaron a su balandro. De la bodega, sacaron once esclavos negros valorados en 500 libras y los llevaron a su embarcación.

Dos marineros especializados se vieron obligados a sumarse a la tripulación pirata: William Gibbons, el ayudante del médico, y James Sedgwick, el ayudante del carpintero. Robert Corp y Henry Wynn, miembros de la dotación del mercante, decidieron unirse a los piratas. Cuando posteriormente los juzgaron por piratería, un testigo declaró ante el tribunal del Almirantazgo: «vi que el mentado Henry Wynn firmaba voluntariamente un papel en donde aparecían lo que los piratas llamaban sus cláusulas de regulación».<sup>[2]</sup>

Tras despojar al *Princes Galley* de todo lo que tuviera algún valor, los piratas comandados por George Lowther zarparon. El capitán Wickstead no tuvo más opción

que dirigirse a Barbados con lo que quedaba de la tripulación.

Tres años antes, en las frías y grises aguas del Atlántico norte, había tenido lugar un ataque parecido. El 29 de mayo de 1720, el mercante *Samuel* zarpó del puerto de Londres con destino a Boston; su carga consistía en artículos de ferretería, 45 barriles de pólvora y diversos productos ingleses embalados y guardados en cofres. Su tripulación era de diez hombres y transportaba varios pasajeros. Estaba al mando del capitán Samuel Cary, que posteriormente haría un relato detallado del incidente.<sup>[3]</sup>

El 13 de julio, el *Samuel* se encontraba a 65 kilómetros al este del Gran banco de Terranova cuando aparecieron dos naves. El capitán Cary las observó con preocupación creciente y sus peores temores se confirmaron cuando ambas lanzaron cañonazos e izaron banderas piratas. La de mayor tamaño era un barco de tres palos, de aproximadamente doscientas veinte toneladas, artillado con veintiséis cañones. En la cabecera del mastelero principal ondeaba una bandera negra en la que la calavera y el machete eran claramente visibles. La más pequeña era un balandro de ochenta toneladas y diez cañones en el que ondeaba el estandarte de la Unión, blasonado con cuatro bolas llameantes. El capitán Cary calculó que había alrededor de cien hombres en cada nave, lo que significaba que numéricamente los superaban por veinte a uno. El *Samuel* sólo disponía de seis cañones montados en cureñas, por lo que en armamento también les ganaban.

Los piratas lanzaron voces al *Samuel* ordenando al capitán que bajase la lancha y se trasladara a bordo de la nave pirata. El capitán Cary obedeció y se enteró de que los piratas estaban al mando de Bartholomew Roberts, un galés impresionante. Hacía un mes que Roberts navegaba bordeando la costa de América del Norte y a su paso dejaba una huella de destrucción. En un solo puerto había saqueado y quemado un mínimo de diecisiete naves.

Los piratas se apiñaron a bordo del *Samuel* y se dedicaron a desmontar el barco. Enfervorizados, abrieron las escotillas, se lanzaron sobre la carga y, con ayuda de las hachas de abordaje y los machetes, abrieron balas, baúles y cajas. Transportaron algunos artículos a sus navíos, aunque hicieron trizas la mayor parte de la carga y la arrojaron por la borda. Cogieron dos cañones artillados y la totalidad del guarnimiento de repuesto y los pañoles, pero echaron por la borda los cables del ancla. Se llevaron cuarenta barriles de pólvora y requisaron la lancha. Realizaron estas actividades «en medio de incesantes maldiciones y juramentos, como demonios más que como hombres».<sup>[4]</sup> Los piratas comunicaron al capitán Cary que no tenían la menor intención de aceptar la amnistía real y, en el caso de que los vencieran, prenderían fuego a la pólvora con una pistola y «todo se iría alegremente al garete».

Cuando terminaron de saquear el *Samuel*, se concentraron en la tripulación. Con excepción de un irlandés y del capitán, a los demás les obligaron, a punta de pistola, a abandonar la nave y unirse a ellos. Los piratas estaban aún valorando si hundían o quemaban el mercante, cuando avistaron otro barco en el horizonte y abandonaron el *Samuel* con la intención de perseguir a su nueva presa. El capitán Cary se quedó en

compañía de un marinero y tres pasajeros. Con su colaboración, navegó hasta Boston y denunció el ataque a Joseph Hiller, el notario.

Los dos ataques descritos son típicos de los montones de incursiones que, a comienzos del siglo XVIII, tuvieron lugar en aguas del Caribe y de América del Norte. Ambos incidentes comparten diversas características: las víctimas no intentaron repeler a los piratas y éstos no disimularon sus intenciones hostiles durante el abordaje. Era habitual que, mediante el empleo de las banderas de una nación amiga, los piratas pillasen a las víctimas desprevenidas, aunque en la mayoría de los casos hacían ondear en el calcés alguna versión del estandarte negro pirata y se aproximaban a la víctima en medio del estruendo de los cañones. Tras obligarla a aproximarse, los piratas no se acercaban en el acto y abordaban el navío; lo más corriente era exigir que el capitán del mercante echase al mar una lancha y cruzara hasta la nave pirata. Sin duda, se trataba de una maniobra para averiguar qué transportaban y mantener retenido al capitán mientras la saqueaban.

Otro rasgo compartido era el tiempo que los piratas dedicaban a saquear las naves. Suele decirse que la esencia del ataque pirata consistía en dar el golpe y huir.

Ciertamente, era ésta una peculiaridad de los ataques de los piratas berberiscos del Mediterráneo y de la mayor parte de los actuales en aguas indonesias, durante los cuales los piratas permanecen nueve o diez minutos a bordo del barco de sus víctimas. Sin embargo, no fue lo que sucedió en las Antillas durante la edad de oro de la piratería. Según el capitán Cary, los piratas dedicaron cuarenta y ocho horas al saqueo del *Samuel* y los que atacaron el *Princes Galley* tampoco se apresuraron.

Tuvieron razones de peso para tomarse su tiempo. La mayoría de los ataques se realizaron sin que desde tierra fuesen avistados y, en los tiempos anteriores a la invención de la radio, las víctimas no tenían manera de pedir ayuda. Incluso cuando el ataque acontecía en un puerto o en sus proximidades y se daba la voz de alarma, las posibilidades de recabar ayuda eran mínimas. Por ejemplo, en 1715 sólo había cuatro buques de guerra y dos corbetas navales para patrullar todo el Caribe: zona que de este a oeste abarca más de 3200 kilómetros y más de 2400 de norte a sur, y que incluye varios centenares de islas.<sup>[5]</sup> En consecuencia, los piratas se lo pasaron en grande. Se vislumbra cierto tono de desesperación en el informe que el gobernador de Jamaica, sir Nicholas Lawes, envió a Londres en junio de 1718: «Con gran preocupación, quiero que sus señorías conozcan las quejas que recibo diariamente por las piraterías y los robos cometidos en estos parajes, ya que apenas hay un barco o nave que atraque o se haga a la mar que no haya sido saqueado».<sup>[6]</sup> El gobernador y el Consejo de Carolina del Sur se hicieron eco de esa opinión y solicitaron «el envío de un buque de guerra para nuestro auxilio y protección, sin el cual nuestro comercio fracasará indefectiblemente».<sup>[7]</sup>

Otra característica compartida por los ataques piratas consistía en que gran parte del botín estaba formado por equipamiento del barco y lo que podríamos denominar «artículos domésticos». Se trata de una cuestión que no vemos reflejada en las

historias literarias de piratas. El único objetivo de John Silver *el Largo* y sus compinches era el tesoro. Sin lugar a dudas, los piratas de verdad se interesaron por los tesoros, que fue la fuerza impulsora de la mayoría de las incursiones, pero también necesitaban comida, bebida, así como cabos y velas para los barcos. A diferencia de los mercantes que abordaron, los piratas no podían entrar en puerto y reparar sus naves en un astillero ni tenían acceso fácil a los abastecedores de buques y a los veleros. Alejados de la civilización, llevaron a cabo las reparaciones en alta mar, en una bahía protegida o en un estuario fluvial y, por consiguiente, fueron implacables a la hora de despojar a sus presas de equipos imprescindibles. En agosto de 1717, cuando atacaron el *Restoration*, los piratas retiraron de a bordo artículos, provisiones y también «velas, pernos de las bombas, zagas, agujas, maromas, un hervidor y una sartén».<sup>[8]</sup> El balandro *Content*, abordado cerca de Barbados en 1723, perdió «catorce cajas de velas y dos de jabón, así como un petifoque, un tangón de petifoque, drizas, drizas del aparejo principal, ancla, cable y varias herramientas de carpintería».<sup>[9]</sup>

Sin embargo, los dos ataques descritos al inicio del capítulo difieren en un aspecto significativo: el número de los efectivos que se abalanzaron sobre las víctimas. En el caso del *Samuel*, los piratas atacaron con dos barcos fuertemente armados y guarnecidos por un total de doscientos hombres, mientras que el *Princes Galley* fue tomado por una única nave pirata cuya tripulación era de como mucho cuarenta hombres. El estudio de setenta y seis ataques realizados entre 1715 y 1720 en aguas americanas y antillanas muestra que en cincuenta y tres incidentes sólo participó un barco pirata; en diecinueve, fueron dos y en cuatro casos hubo tres o más naves involucradas.<sup>[10]</sup> Dicho de otra manera, en la gran mayoría de los ataques (el 72 por ciento), un único bajel pirata fue amenaza suficiente para convencer al capitán del mercante de que se entregase.

Tal vez no resulta sorprendente comprobar que los capitanes piratas que limitaron sus ataques a una única nave casi nunca capturaron mercantes de magnitud considerable. En 1719, Edward England asoló la costa de África occidental a bordo del *Royal James* y se cobró más de doce barcos: el más grande fue el *Bentworth*, de Bristol, de doce cañones y treinta tripulantes. En su mayor parte se trató de pequeños mercantes con cuatro o seis cañones y tripulaciones de entre catorce y dieciocho hombres. En cierto momento, John Rackam (*Calico Jack*) causó considerable alarma en las Antillas, si bien sus objetivos fueron siempre naves relativamente pequeñas. Por ejemplo, en 1720 entró en Providence Roads y tomó un balandro de 200 toneladas, armado con cuatro cañones artillados en cubierta y dos cañones giratorios. Un año después, saqueaba transportes a lo largo de la costa de Jamaica y abordó tres mercantes, una goleta y siete botes pesqueros (seguramente se trataba de canoas descubiertas, como las que incluso en nuestros días utilizan los pescadores jamaicanos).<sup>[11]</sup>

Si bien la mayoría de las víctimas de los ataques por parte de barcos piratas en

solitario fueron pequeños mercantes, existe una significativa excepción. En marzo de 1717, Sam Bellamy navegaba por el paso de los Vientos, entre Cuba y Haití, en el balandro *Sultana*, de catorce cañones, cuando apareció un mercante de dimensiones considerables. Se trataba del barco negrero *Whydah*, que, tras una travesía que lo había llevado de Londres a África en busca de esclavos y marfil, atravesaba en ese momento el Atlántico con destino a Jamaica.<sup>[12]</sup> Bellamy lo persiguió durante tres días y finalmente lo abordó cerca de Long Island, en las Bahamas. Aparte de dos cañonazos, el *Whydah* no ofreció resistencia y enseguida cayó en manos de los piratas. Bellamy y sus hombres descubrieron que tenían en su poder uno de los botines más ricos que hayan obtenido los piratas: la carga incluía marfil, índigo, azúcar, corteza de quino (utilizada para preparar quinina), así como una carga de oro y plata, posteriormente valorada entre 20 000 y 30 000 libras. Bellamy no titubeó en tomar el *Whydah* para su propio uso. Con el añadido de diez cañones del *Sultana*, se convirtió en capitán de un barco de veintiocho cañones que podría haber abordado cualquier mercante que traficase en el Caribe.

Los capitanes piratas de principios del siglo XVIII que tuvieron más éxito fueron los que emprendieron los ataques con dos o más naves: consiguieron barcos de mayor envergadura para su uso personal y se apuntaron el índice más elevado de víctimas. Bartholomew Roberts ocupa el primer puesto de la lista. Se calcula que, a lo largo de su trayectoria como pirata, tomó cuatrocientos navíos, cifra que parecen confirmar tanto los informes de los gobernadores coloniales, como los artículos de prensa de la época y las declaraciones de las víctimas. Roberts, también conocido como *Black Bart*, fue un capitán pirata extraordinario. Se trataba de un hombre severo, disciplinado, con dotes espontáneas de mando y la capacidad de tomar decisiones osadas. Su incursión más triunfal tuvo lugar en la costa de Brasil y por su audacia podemos compararla con el ataque de Drake a Cádiz y el de Morgan a Portobelo.

Roberts navegaba a lo largo de la costa sudamericana cuando su nave se topó con una flota de cuarenta y dos mercantes portugueses en las cercanías de la bahía de Todos los Santos. Los mercantes aguardaban a dos buques de guerra para formar un convoy y poner rumbo a Lisboa. Roberts se acercó fríamente a una de las naves y amenazó con matar a la tripulación si lanzaba la señal de socorro. Ordenó al capitán que se trasladase al barco pirata, donde fue interrogado.

Tras averiguar que la nave más rica de la flota era un potente bajel de cuarenta cañones y ciento cincuenta tripulantes, Roberts puso rumbo hacia ella de inmediato. Se llevó como prisionero al capitán portugués, lo obligó a llamar a la víctima escogida y le ordenó que invitase a su capitán a subir a bordo. El capitán del gran mercante desconfió y se dispuso a despejar el barco para la acción. Sin dudarle un instante, Roberts disparó una andanada, se aproximó, lanzó rezones y lo abordó. Tras un encarnizado combate, la nave se rindió. Entretanto, los restantes barcos dispararon a la desesperada cañonazos de advertencia a fin de llamar la atención de los buques de guerra anclados en puerto. Cuando se hicieron a la mar, Roberts ya se había hecho



con el botín, que resultó considerable: 90 000 monedas de oro, una cruz engastada con diamantes y destinada al rey de Portugal, cadenas y joyas de valor considerable y todo un cargamento de azúcar, pieles y tabaco.

Resulta curioso que Bartholomew Roberts no sea tan afamado como Barbanegra o el capitán Kidd, ya que tuvo infinitamente más éxito y es una figura bastante más atractiva. Era alto, moreno, «de buenas partes naturales y valentía personal» y solía adoptar una actitud majestuosa.<sup>[13]</sup> Vestía con cierta elegancia y, al parecer, apreciaba la música. A diferencia de la inmensa mayoría de los piratas, no bebía copiosamente ni le gustaba que en sus barcos se celebrasen juegos de apuestas. Nació cerca de Haverfordwest, en el ángulo suroeste de Gales, hacia 1682. Se alistó en la marina mercante y, con el paso del tiempo, se convirtió en segundo de a bordo de la nave *Princess of London*. En noviembre de 1719 y al mando del capitán Plumb, el *Princess of London* puso rumbo a la costa occidental de África a fin de recoger un cargamento de esclavos destinado a las Antillas. A su llegada a Anaboe, en la costa guineana, el *Princess of London* fue capturado por piratas al mando de Howell Davis, otro galés. Pocas semanas después, Davis era asesinado y Roberts fue elegido capitán pirata: en un espacio de tiempo extraordinariamente breve, Roberts había conseguido impresionar a aquel indisciplinado grupo de hombres con sus aptitudes de marino y navegante, razón por la cual lo eligieron por encima de otros candidatos. El capitán Johnson cuenta que Roberts aceptó el cargo «y dijo que, dado que había hundido las manos en agua sucia y no le quedaba más opción que ser pirata, prefería convertirse en comandante más que en marinero raso».

Roberts no sólo fue un cabecilla natural, sino un hombre que demostró ser profundamente implacable. Sus ataques fueron veloces y sangrientos, y no tuvo remordimientos a la hora de apelar a la tortura y el asesinato con tal de lograr sus propósitos. A lo largo de los tres años siguientes, causó estragos entre los transportes mercantes de una y otra orilla del Atlántico. En 1721, en el apogeo de su trayectoria, Roberts estaba al mando de una escuadra de cuatro naves. Su buque insignia era el *Royal Fortune*, de cuarenta y dos cañones, que anteriormente había formado parte de la Marina francesa. Tenía como escoltas al bergantín goleta *Sea King*, de treinta cañones, al barco francés *Ranger* y a una pequeña nave de dieciséis cañones que empleaba «como barco de pertrechos y provisiones, para limpiar». En ese momento, el total de hombres bajo sus órdenes ascendía a quinientos ocho.<sup>[14]</sup>

Barbanegra fue otro capitán pirata que actuó con una escuadra de tres barcos y, en ocasiones, de cuatro. En mayo de 1718, el gobernador de Bermuda informó de que entre los piratas que se encontraban navegando por la zona de Nueva Providencia se incluía «a un tal Tatch [Barbanegra], con quien está el comandante Bonnett, de Barbados, en una nave de treinta y seis cañones y trescientos efectivos; también los escolta un balandro de doce cañones y ciento quince hombres y dos barcos más».<sup>[15]</sup> En ese período, la nave insignia de Barbanegra era casi tan impresionante como la de Bartholomew Roberts: se trataba de un barco francés de los que hacían la ruta de

Guinea, de treinta y seis cañones, que Barbanegra había convertido en buque de guerra con cuarenta cañones, equivalente a un navío de quinta categoría de la Marina real (véase la p. 303 y ss.).

La temporada más triunfal del capitán Vane tuvo lugar en 1718, cuando actuó con dos naves a sus órdenes: un bergantín goleta de doce cañones y un gran balandro de ocho cañones, comandado por el capitán Yeats. En octubre de ese año, en la costa de Carolina del Sur, capturó ocho barcos, incluida una nave de las que hacían la ruta de Guinea, de la que se quedó con noventa negros.

En la misma época, William Moody navegaba por el Caribe a bordo del *Rising Sun*, en compañía de un bergantín goleta de ocho cañones, al mando del capitán Frowd, y de un balandro artillado con la misma cantidad de cañones. El gobernador Hamilton, que estaba en Saint Christophers de gira de inspección, escribió que «han tomado, varado y quemado varias naves entre esta isla y Santa Cruix».<sup>[16]</sup> Los ataques de Moody llevaron a Hamilton a exigir a las autoridades inglesas que enviaran un buque de guerra de cuarenta cañones para proteger las islas.

Hay muchos ejemplos de piratas que navegaron juntos: Kentish y Edwards, Pyme y Sprigg, Napin y Nichols. En su análisis de los piratas angloamericanos, Marcus Rediker rastrea las múltiples conexiones entre las tripulaciones piratas. Calcula que más del setenta por ciento de los piratas que estuvieron en activo entre 1716 y 1726 se dividen en dos grupos, en cada uno de los cuales existen diversas interrelaciones: un grupo partió del capitán Hornigold y del punto de encuentro de las Bahamas asiduamente frecuentado por los piratas; el otro se originó en la reunión azarosa de las tripulaciones de George Lowther y Edward Low en 1722. Rediker insiste en que dichas conexiones garantizaron un poco de uniformidad social y, hasta cierto punto, algo de conciencia de clase entre los piratas.<sup>[17]</sup>

Los intercambios de información durante dichos encuentros ayudan a explicar la semejanza de sus reglas de comportamiento y sus cláusulas de asociación. Justifican la adopción relativamente rápida de la bandera negra pirata por parte del grupo de hombres que actuó a lo largo y lo ancho de miles de kilómetros de océano y favorecieron una suerte de trabajo en equipo que, por muy frágil y propenso a la fragmentación que fuese, podía conseguir la asociación de escuadras piratas mucho más poderosas que las tripulaciones que operaron autónomamente.

Si bien la mayoría de los ataques piratas se realizaron en veleros, en ocasiones emplearon otro método: el abordaje en embarcaciones descubiertas. Cuando realizaba un ataque con botes, la Marina real empleaba indefectiblemente las lanchas que llevaban en cubierta, aunque los piratas y bucaneros que actuaron en las Antillas prefirieron utilizar las canoas robadas a los pescadores locales. Se trataba de simples troncos de árbol vaciados, y pueden dividirse en dos categorías. Había canoas grandes y pesadas, conocidas desde siempre por el vocablo español «piraguas». Tenían capacidad hasta para veinticinco hombres y se desplazaban a remo o se aparejaban con una única vela. La versión más pequeña se llamaba, simplemente,

canoas, y podía transportar cinco o seis personas. En el diario de Basil Ringrose, figura una descripción exacta: «Aquí, en el golfo, era muy duro cada vez que una ola rompía a los lados de nuestra canoa, porque tenía cerca de veintitrés pies de largo pero no llegaba al pie y medio de ancho en su punto de mayor amplitud, de modo que apenas había espacio para sentarse».<sup>[18]</sup>

El ataque en embarcaciones descubiertas fue una de las tácticas preferidas por los bucaneros de finales del siglo XVII. En sus devastadoras incursiones a los asentamientos costeros españoles, de los cuales el ataque a Portobelo es el ejemplo más espectacular, sir Henry Morgan empleó canoas. Morgan escogió canoas para la aproximación final porque, desde la orilla, eran más difíciles de detectar que una flota de veleros.<sup>[19]</sup> En el diario de Basil Ringrose figura un incidente extraordinario en el que los bucaneros no se limitaron a usar canoas como transbordadores, sino como máquinas de combate con las que atacar, a la vista de Panamá, una escuadra de tres buques de guerra españoles. El 23 de abril de 1680, los bucaneros se acercaron al fondeadero desde el mar. Eran sesenta y ocho y se habían repartido en cinco canoas y en dos pesadas piraguas. Los buques de guerra estaban advertidos de su presencia en la zona y, en cuanto las avistaron, levaron anclas y zarparon. Aunque agotados por varias horas al remo, los bucaneros lograron situarse a barlovento de los buques.

Desde las inestables y vulnerables canoas los bucaneros dispararon con devastadora puntería los mosquetes de cañón largo. La primera descarga mató a varios hombres situados en las cubiertas del primer barco con el que se cruzaron. El buque insignia del almirante de la escuadra fue el siguiente en sufrir las consecuencias de la arremetida bucanera. Cuando lograron matar al timonel, el barco cabeceó con las velas en facha. Los bucaneros se situaron bajo la popa y no dejaron de disparar, lo que tuvo efectos letales. Cada marino que intentó hacerse cargo del timón fue abatido, y la escota y la braza (los cabos que controlan la mayor) volaron por los aires.

La tercera nave se apresuró a acudir en auxilio del almirante, pero una de las canoas la interceptó y libraron un encarnizado combate. Cuando el primer barco viró e intentó ayudar, los bucaneros mataron a tantos tripulantes que apenas quedaron suficientes para manejarlo. Además, habían conseguido colocar una cuña en el timón, con la que lo inutilizaron. Asesinados el almirante, el piloto principal y las dos terceras partes de la dotación, los supervivientes del buque insignia se rindieron. Dos explosiones en otra de las naves permitieron que los bucaneros también la tomaran. El tercer buque emprendió la huida.

Ringrose subió a los buques capturados para ver en qué estado se encontraban. En el primero, el efecto de las explosiones y de los disparos fue sobrecogedor: «... en mi vida había visto un espectáculo tan penoso, pues no había nadie que no estuviese muerto, herido grave o espantosamente quemado por la pólvora, tanto que en varios puntos sus pieles negras y curtidas se habían vuelto blancas, ya que la pólvora les había separado la piel de la carne y los huesos».<sup>[20]</sup> De un total de ochenta y seis

marinos, en el buque del almirante sólo seguían vivos veinticinco: «Su sangre corría a chorros por las cubiertas y en el barco prácticamente no había sitios que no hubieran sido bañados por la sangre».<sup>[21]</sup>

Los piratas de comienzos del siglo XVIII apenas realizaron ataques en bote, si bien los pocos que se hicieron fueron denunciados. En abril de 1713, el vicegobernador de Bermuda, Pulleine, escribió que las islas se habían convertido «en el refugio de tres grupos de piratas que cometen sus depredaciones en embarcaciones descubiertas, con entre cinco y veinte hombres en cada bote».<sup>[22]</sup> Doce años después, el balandro *Snapper*, de Nueva Providencia y al mando de Thomas Petty, navegaba por las mismas aguas. Hacía buen tiempo y al aproximarse a las islas Ragged, de las Bahamas, fue atacado por piratas españoles que se acercaron a remo en una piragua. Estaban al mando del capitán Agustín Blanco, que capturó el balandro y lo trasladó a una isla próxima, en la que sus tripulantes desembarcaron y asaltaron a una familia local. La *Boston Gazette* del 1 de noviembre de 1725 se hizo eco de un incidente parecido y señaló que el balandro *Dove*, de Boston, había sido atacado por una «piragua pirata con veintidós hombres de varias nacionalidades, comandada por Santiago Dedwanies».

Los piratas siempre se aproximaron con ventaja a sus víctimas. Durante horas o días seguían a una nave a distancia prudencial, al tiempo que calculaban su fuerza en función de los cañones y la dotación. Si se trataba de un poderoso y gran velero mercante o de un buque de guerra, los piratas cambiaban de rumbo y buscaban una víctima más asequible. Si la nave parecía vulnerable, los piratas podían elegir entre abordarla por sorpresa o lanzar un ataque frontal.

El método más sencillo para atrapar a una víctima con la guardia baja consistía en emplear bandera falsa, estratagema que las naves de la Armada británica solían emplear en tiempos de guerra. Antes de la invención de la radio o de las señales del código morse, el único modo por el que en alta mar un velero podía identificar la nacionalidad de otra nave era mediante las banderas o colores. En 1700, el diseño de las enseñas nacionales estaba arraigado, y el marino experimentado identificaba los barcos de las naciones navegantes por los colores que ondeaban en el tope del palo o en el asta del pabellón.

Los piratas tenían sus propias banderas, de color rojo o negro y adornadas con calaveras y otros símbolos, aunque también coleccionaron otros estandartes. Si querían ocultar su identidad, se limitaban a izar la enseña nacional que les convenía. Cabe reseñar que los piratas británicos no tuvieron remordimientos a la hora de usar la bandera de la Unión o la de san Jorge, y se aprovecharon de ellas a menudo. En octubre de 1723, Walter Moore, comandante del balandro *Eagle*, se topó con el buque pirata de Lowther en la playa de la isla desierta de Blanco, a la que se había dirigido a carenar tras atacar el *Princes Galley*. Moore mostró sus colores y disparó un cañonazo al balandro pirata «para obligarlo a mostrar su enseña, a lo que respondió izando el pabellón de san Jorge en el tope del palo mayor».<sup>[23]</sup> Cuando Sam Bellamy

atacó al pingue irlandés *Mary Anne*, hizo ondear la enseña y el gallardete reales en los palos del *Whydah*. En 1721, cuando fue perseguido por el *Swallow*, Bartholomew Roberts estaba preparado para lo que viniese con «una bandera inglesa, un gallardete holandés y la enseña negra que ondeaba en el palo de mesana».<sup>[24]</sup>

En una ocasión anterior, Roberts engañó deliberadamente a los transportes de la Martinica, pues izó banderas holandesas e hizo las señales que solían emplear las naves de esta nacionalidad que, procedentes de la costa guineana, arribaban cargadas de esclavos negros. La estratagema le permitió capturar catorce balandros franceses, que acudieron a su encuentro con grandes cantidades de dinero obtenido de la trata de esclavos. En marzo de 1723, el capitán Low realizó el procedimiento clásico con falsas banderas al cruzarse con un mercante español en el golfo de Honduras: los piratas «ondearon los colores españoles y los mantuvieron hasta que se aproximaron al balandro; en ese momento los arriaron, izaron la bandera negra, dispararon una andanada y lo abordaron».<sup>[25]</sup>

Durante más de dos siglos, la bandera negra con la calavera y las tibias cruzadas blancas ha sido el símbolo de los piratas en el mundo occidental. Así aparece en todas las narraciones piratas, de Walter Scott a R. L. Stevenson, y en este caso los artistas se dejaron guiar por los escritores. Las geniales ilustraciones del *Book of Pirates*, de Howard Pyle, así como las de N. C. Wyeth para la edición de 1911 de *La isla del tesoro*, contribuyeron a dar consistencia a esa imagen, que se vio constantemente reforzada por su empleo en el teatro y el cine. En las acotaciones para *The Pirates of Penzance*, W. S. Gilbert da instrucciones para que el rey pirata despliegue la bandera negra con la calavera y las tibias cuando canta el estribillo que comienza así: «Ah, es mejor vivir y morir / bajo el valeroso estandarte negro que ondeo». *El pirata negro*, película muda de 1926 con Douglas Fairbanks padre, comienza y termina con un plano de la mítica bandera tradicional ondeando al viento. En mayor o menor medida, casi todas las películas de piratas han recurrido al mismo tema.

Por lo tanto, resulta sorprendente confirmar que la calavera y las tibias cruzadas no son más que uno de los numerosos símbolos originalmente vinculados con la piratería. A comienzos del siglo XVIII, durante la edad de oro de la piratería, en las banderas piratas aparecen diversas representaciones, como corazones sangrantes, bolas de fuego, relojes de arena, lanzas, machetes y esqueletos completos. Hasta mediados del siglo XVIII, las banderas rojas o «sangrientas» se mencionan con tanta frecuencia como las negras.

El elemento común de todas las enseñas piratas (que se aplica a los berberiscos tanto como a los angloamericanos) era la necesidad de provocar el terror en la mente de los marinos mercantes a los que convertían en sus víctimas. Con frecuencia, los diseños de las banderas constituyeron lo que Marcus Rediker ha definido como «una tríada de símbolos vinculados entre sí: muerte, violencia y tiempo limitado», destinados a resaltar el mensaje de que los piratas aguardaban la rendición inmediata porque, de lo contrario, las consecuencias podían ser fatales.

Se ha polemizado sobre el uso anterior de banderas reconocibles por parte de los piratas. Desde la época medieval, la calavera, o lo que más comúnmente se denominaba «la cabeza de la muerte», con las tibias cruzadas debajo, conformaron el símbolo aceptado de la muerte. Aparece a menudo en los sepulcros de iglesias y catedrales, así como en las lápidas de los camposantos rurales, lo que en ocasiones ha dado origen a la creencia equivocada de que el ocupante de la tumba había sido pirata. En algunos casos los capitanes utilizaron el mismo símbolo en el cuaderno de bitácora para consignar la defunción de los tripulantes. Entre 1700 y 1720, varios piratas lo adoptaron como señal amenazadora, a menudo representada junto a un reloj de arena o armas. En el apogeo de la piratería, cada capitán creó su propia versión. Bartholomew Roberts ordenó a sus hombres que diseñasen una bandera con su figura de pie sobre dos calaveras que representaban la cabeza de un martinico y la de un habitante de Barbados: así pretendía manifestar su ira ante los intentos que las autoridades isleñas habían hecho por apresarlo. *Calico Jack* prefirió una calavera encima de machetes cruzados.

En 1730, el estandarte negro con la calavera y las tibias cruzadas arrinconó otros símbolos y fue adoptado por los piratas ingleses, franceses y españoles que actuaban en las Antillas. Antes de esa fecha, hay ejemplos de banderas rojas o negras lisas, que se utilizaron de acuerdo con un simbolismo cromático que todos comprendían: el negro representaba la muerte y el rojo, la batalla. Aunque en sus barcos solía izar la bandera inglesa de san Jorge, en los archivos figura que en 1585, cuando atacó Cartagena de Indias, Francis Drake se había encargado de «ondear estandartes y gallardetes negros, por lo que amenazaba con guerra a muerte». El relato que Basil Ringrose hace de su travesía con los bucaneros comandados por el capitán Bartholomew Sharp incluye un incidente que se produjo en enero de 1681. Los bucaneros que iban a bordo del *Trinidad*, la presa capturada, se toparon con tres buques de guerra españoles en las cercanías de las islas Juan Fernández: «En cuanto nos avistaron, izaron las banderas ensangrentadas pero, para demostrarles que no nos amedrentábamos, hicimos lo propio con las nuestras».

Las banderas roja y negra lisas también tenían otro significado. Un libro de banderas francesas, de 1721, muestra grabados pintados a mano de enseñas piratas, entre los que aparece un pabellón negro con diversas insignias y uno rojo, liso, junto a un gallardete del mismo color. Bajo las banderas rojas está escrito *Pavillon nomme Sansquartier* (bandera denominada «sin cuartel»). La posibilidad de que la bandera roja pudiese significar sin cuartel queda confirmada por el capitán Richard Hawkins, al que los piratas capturaron en 1724. Poco después de su captura describió que «todos subieron a cubierta e izaron la Jolly Roger (pues así llaman al pabellón negro, en medio del cual hay un gran esqueleto blanco, con una flecha que atraviesa un corazón sangrante en una mano y, en la otra, un reloj de arena). Cuando combaten bajo la Jolly Roger dan cuartel, cosa que no hacen cuando luchan con la enseña roja o ensangrentada».

En *The Buccaneers of America*, la obra clásica de Exquemelin, no hay referencias a banderas piratas negras ni a calaveras. En las contadas ocasiones en las que se mencionan pabellones, sólo se dice que los bucaneros ingleses navegaron con los colores ingleses; lo cual incluye a sir Henry Morgan que, pese a su fama de pirata, siempre se consideró un corsario inglés. De todas maneras, en el diario de Basil Ringrose aparece un fragmento interesante en el que describe las banderas empleadas por las tripulaciones de los diversos barcos cuando, en abril de 1680, tomaron la ciudad de Santa María. Había cerca de trescientos bucaneros y debieron de dar todo un espectáculo cuando avanzaron tierra adentro:

En primer lugar, el capitán Bartholomew Sharp y su compañía llevaban una bandera roja con un puñado de cintas blancas y verdes. La segunda división, al mando del capitán Richard Hawkins y sus hombres, portaba una bandera roja con rayas amarillas. La tercera y la cuarta, comandadas por el capitán Peter Harris, tenían dos banderas verdes, ya que su tripulación se repartía en varias divisiones. La quinta y la sexta, encabezadas por el capitán John Coxon... formaban dos divisiones, cada una de las cuales portaba una bandera roja. La séptima estaba encabezada por el capitán Edmund Cook, con colores rojos y rayas amarillas y con un dibujo de mano y espada. Todos o la mayoría iban armados con espoleta, pistola y alfanje.

Resulta curioso que la mayoría de los pabellones fueran rojos o rojos con rayas. En fecha posterior, el dibujo de la mano y la espada empleado por Edmund Cook está presente en los estandartes piratas de Thomas Tew y Christopher Moody, y figura entre los diversos símbolos que aparecen en una ilustración, del siglo XVIII, de la bandera de los corsarios berberiscos. Los piratas angloamericanos siguieron la estela de los bucaneros de las Antillas y son ellos quienes extienden el uso de la bandera negra con las representaciones de la muerte. Uno de los comentarios más antiguos es la alusión que se hace en el juicio al capitán John Quelch, ejecutado en Boston, en 1702, junto a su tripulación pirata: «Tres meses después, los piratas estaban cerca de la costa de Brasil y ondearon la Old Roger, adornada con una figura que en una mano sostenía un reloj de arena y, en la otra, una flecha en el corazón, con tres gotas de sangre procedentes de éste». Se trata de una de las primeras menciones de la expresión «Old Roger», que posteriormente se convirtió en «Jolly Roger». Existen opiniones contrapuestas sobre el origen de esta definición. Según una hipótesis, se trata de la versión anglófona de «*Jolie rouge*», que se empleaba para describir la bandera roja o ensangrentada. Otra hipótesis apunta a que procede de Alí Raja, nombre de un capitán pirata tamil que actuó en el océano Índico. La tercera, quizá la más convincente, considera que deriva del apodo del demonio, que era «Old Roger».

El año 1717, aparecen una serie de referencias pormenorizadas de las banderas que utilizaron los piratas que operaron en las Antillas y a lo largo de la costa norteamericana. Un artículo publicado el 12 de agosto de 1717 en el *Boston News Letter* cuenta que el capitán Nathaniel Brooker, del *Restoration*, fue atacado por dos balandros piratas mientras se dirigía de Londres a Boston. Uno de los balandros estaba al mando del capitán Napin, «que en su enseña tenía la cabeza de la muerte y un reloj de arena»; el otro estaba a las órdenes del capitán Nichols, «que en su bandera llevaba una flecha y un corazón sangrante». Durante el juicio a los piratas de

la tripulación de Sam Bellamy, se alude a la confesión de Thomas Baker, que fue interrogado el 6 de mayo de 1717. Baker declaró que los hombres de Bellamy «desplegaron una gran enseña negra con la cabeza de la muerte y los huesos y con esos mismos colores persiguieron al capitán Prince». La descripción de una imagen parecida, aunque en negro sobre fondo blanco, está presente en la guarda de una sobada edición de *Holy Living and Holy Dying*, de Jeremy Taylor. La inscripción manuscrita dice así: «28 de septiembre de 1717, a las ocho de la mañana, en la latitud 32' 8", aproximadamente a 160 leguas de *Madaira*, fuimos atacados por un pirata francés con la cabeza de la muerte en negro, en medio de la enseña blanca, pero la providencia divina nos liberó».

A partir de esa fecha, nos topamos con referencias constantes a banderas piratas. En su mayoría son negras con símbolos blancos, si bien los estandartes rojos perduran. Cuando en 1718 la escuadra de Barbanegra atacó el *Protestant Caesar* en el golfo de Honduras, dos barcos piratas izaron banderas negras con calaveras y otros tres hicieron lo propio con pabellones rojos. Dado que con demasiada frecuencia la literatura ha sido más eficaz que la realidad a la hora de fijar imágenes piratas, merece señalar que Defoe incluyó dos descripciones de colores piratas en las *Aventuras del capitán Singleton*, obra publicada en 1720, un año después de *Robinson Crusoe*. Antes de entrar en acción en el océano Índico, los piratas izan una bandera negra con un par de dagas cruzadas y, en otra ocasión, ondean «la bandera negra o antigua en popa y la ensangrentada en el tope».

Estaban tan seguros de vencer a sus víctimas que, por regla general, los piratas no tuvieron necesidad de emplear pabellones falsos u otros trucos a la hora de atacar. Su confianza se basaba en la certeza de que eran superiores, tanto en potencia de fuego como en cantidad de efectivos, y en la fama aterradora que habían adquirido y, por añadidura, cultivado. Pocos marinos mercantes tenían experiencia de lucha, y el ataque de un barco pirata era como el de un buque de guerra... con la amenaza añadida de tortura y muerte para los supervivientes. Algunos piratas acrecentaron el terror del acercamiento arrojando letales proyectiles a sus víctimas. En diciembre de 1718, Lawes, gobernador de Jamaica, envió dos balandros para que capturasen la nave pirata que, al mando del capitán Thompson, había tenido el descaro de abordar un mercante a la vista del puerto de Port-Royal. El primer balandro que se acercó a los piratas no tardó en quedar sometido, ya que «arrojaron ingentes cantidades de frascos de pólvora, granadas y bombas fétidas que mataron e hirieron a varios e hicieron que los demás se arrojasen por la borda».<sup>[26]</sup> Los tripulantes del segundo balandro se amedrentaron hasta tal punto que emprendieron el regreso a puerto.

Las granadas eran de uso corriente en 1700 y el vocablo procede de la fruta del mismo nombre. También las llamaban «frascos de pólvora». Las que empleaban los piratas eran balas huecas que pesaban alrededor de 60 gramos. Eran de hierro o de madera y las rellenaban con pólvora. Disponían de un orificio para sujetarlas y de espoleta, que encendían antes de arrojarlas a los marineros que se encontraban en la



cubierta del mercante. La explosión resultante pretendía provocar muertos y heridos, y podía desmoralizar profundamente a una tripulación sin experiencia bélica. Merece la pena señalar que se han recuperado dieciséis granadas del naufragio del buque pirata *Whydah*.

Igualmente aterradores, pero más devastadores, fueron los efectos de las andanadas. Los piratas sólo emplearon sus cañones en contadas ocasiones, pues no querían dañar una presa potencial, aunque no dudaron en descargar una andanada si necesitaban someter a una víctima a cañonazos. En julio de 1717, un barco pirata persiguió durante doce horas al capitán John Frost. Eran las nueve de la noche cuando los piratas se acercaron. El buque pirata, al mando del capitán francés La Bouse, contaba con veinte cañones y ciento setenta tripulantes. Disparó una andanada de «dos rondas y cartuchos, así como una descarga de munición pequeña»,<sup>[27]</sup> lo que quiere decir que cada uno de los diez cañones de un lado del barco fueron cargados con dos balas de cañón redondas y una saca de perdigones. A corta distancia, tuvo que ser una combinación letal, y sin duda estuvo acompañada de los disparos de mosquetes y pistolas. El bombardeo acabó con los hombres de cubierta y destrozó hasta tal punto el casco, el aparejo y las velas del barco que Frost se rindió sin oponer más resistencia.

A los piratas les desagradaba que los mercantes intentaran resistir, ya que esperaban y exigían la rendición inmediata. El 15 de febrero de 1718, el capitán Robert Leonard navegaba a 23°, en las proximidades de las Bahamas, y se dirigía al noroeste cuando se acercó una nave que realizó un primer disparo por encima de su barco. Leonard no se puso al paio hasta que vio cómo un segundo disparo caía ante su proa; entonces recibió la orden de trasladarse inmediatamente a bordo de la nave pirata, ya que, de lo contrario, lanzarían una andanada. Al llegar a la cubierta del buque pirata, el capitán Leonard recibió un machetazo de Edward England, el capitán pirata, «por no haber obedecido al primer disparo».<sup>[28]</sup>

Por lo general, los piratas se abstendrían de ser violentos con la tripulación..., siempre y cuando el mercante se rindiera sin dilación. A decir verdad, el comportamiento de algunos piratas fue casi caballeroso. Capturado por un pirata apellidado Jennings, el capitán Stone declaró que lo trataron amablemente y que los piratas le aseguraron que no hacían daño a los ingleses. Limitaron el saqueo a noventa litros de ron, que pagaron a buen precio. Thomas Knight formaba parte del barco *Mountserratt Merchant* que, el 29 de noviembre de 1717, se topó con tres naves en las cercanías de la isla de Nevis. No se percató de que eran piratas y, en compañía de tres marineros, se trasladaron a remo en la lancha del barco para averiguar si transportaban correo (en los tiempos de la navegación a vela era corriente que, en aguas internacionales, las naves intercambiaran cartas y compartiesen las noticias de los acontecimientos del país de origen). Al aproximarse vieron que, a popa, en una de las naves ondeaba la bandera con la cabeza de la muerte. Los piratas les ordenaron que subiesen a bordo y, como lo hicieron a regañadientes, sus primeras palabras

fueron: «Bienvenidos a bordo». Los invitaron a comer, pero Knight rechazó la invitación. A pesar de que a los piratas no les gustó nada la negativa, se limitaron a interrogarlos, antes de dejarlos partir, sobre la cantidad de cañones que había en los fuertes de la zona.<sup>[29]</sup>

En la inmensa mayoría de los casos, los buques mercantes se rindieron sin resistencia al ataque de los piratas. De todos modos, existen unos pocos casos de capitán valeroso y tripulación leal que no se dieron por vencidos. En 1710, una pequeña galera de Liverpool fue atacada por un corsario francés a una singladura de Antigua. El capitán de la galera llenó las cubiertas de botellas rotas y, cuando el corsario la abordó, disparó los cañones de caza de tal modo que «abrió un boquete a proa y a popa de las cubiertas del francés».<sup>[30]</sup> El corsario y sus hombres insistieron y lograron saltar a cubierta, pero la combinación de los fragmentos de botellas y los disparos de los que se defendían obligó a los piratas a abandonar la cubierta de la galera y suspender el ataque.

John Philmore, de Ipswich, que en agosto de 1723 fue capturado por una goleta pirata en Terranova, describe un episodio sumamente violento.<sup>[31]</sup> La goleta pirata estaba al mando de John Philips y la reducida tripulación incluía al capitán John Nut y al artillero James Sparks. Tras tomar y saquear varios barcos en Terranova, los piratas navegaron hacia el sur, rumbo a las Antillas. Varias millas al norte de Tobago, capturaron el balandro de Andrew Harradine. Los apresados decidieron resistirse al ataque de los piratas y acordaron actuar a mediodía. El carpintero sacó sus herramientas y las puso en cubierta con el pretexto de que las necesitaba para hacer reparaciones. Llegado el momento, aferró a Nut, el jefe de los piratas, que deambulaba por cubierta, y lo arrojó por la borda. Harradine se apoderó de la azuela del carpintero y golpeó a otro pirata en la cabeza. John Philmore le dio a otro pirata «con el hacha grande, mientras limpiaba sus armas, y lo mató a la primera». Liquidaron al artillero Sparks, lo arrojaron por la borda y la lucha tocó a su fin.

Durante el ataque al *Princes Galley*, descrito al comienzo de este capítulo, hemos señalado que los piratas obligaron a dos hombres, los ayudantes del carpintero y del médico, a unirse a sus filas. La captura y la retención forzosa de hombres cualificados era algo habitual de los ataques piratas. Aunque no tenían dificultades para reclutar marineros rasos, también necesitaban especialistas. Entre los más apreciados figuraban los carpinteros y los toneleros. En el caso de un buque de guerra, el carpintero era uno de los hombres más valorados a bordo. Habitualmente había cumplido con el aprendizaje en un astillero y se había convertido en un maestro de hacha cualificado. Era el responsable del mantenimiento de las partes de madera de la nave, que incluían casi toda la estructura, desde la quilla hasta los palos y las perchas. Puesto que las tensiones que el barco sufre con mal tiempo son considerables, el carpintero estaba constantemente ocupado, aunque, en realidad, demostraba su valía durante y después de la batalla, momentos en los que, en compañía de su ayudante, tenían que tapan los agujeros del casco, reparar las piezas dañadas y sustituir los palos

rotos. El carpintero era más imprescindible si cabe en los barcos piratas del Caribe, donde no había acceso a los astilleros. El calor intenso y las tormentas tropicales hacían que las juntas se abrieran y que la madera se pudriese. Además de contribuir al desarrollo de algas y lapas, las aguas cálidas fomentaban el ataque del teredo, por lo que la carena periódica era decisiva para la seguridad de la nave.

Aunque menos imprescindible para la navegabilidad del barco, el tonelero era una figura clave en el suministro de vituallas para la tripulación. Prácticamente la totalidad de los alimentos y las bebidas de los veleros de los siglos XVII y XVIII se almacenaban en barriles o toneles. El corte transversal de un mercante o un buque de guerra nos permitiría ver que casi toda la parte inferior de la nave estaba ocupada por barriles de diversos tamaños que contenían carne vacuna, galletas, agua, cerveza, vino y alcoholes de alta graduación. El tonelero fabricaba los barriles, los reparaba y desempeñaba un papel importante en el abastecimiento de la nave.

Cada vez que abordaban un barco, los piratas estaban atentos a la presencia de esos artesanos cualificados. En octubre de 1724, cuando el pirata Farrington Spriggs abordó el *Barbados Merchant*, «tomaron por la fuerza al piloto John Bibby, al carpintero John Jones y a Richard Fleet, el tonelero».<sup>[32]</sup> James Blois, carpintero del *Wade Frigate*, fue inevitablemente capturado por los piratas franceses que en febrero de 1718 atacaron su nave. Más adelante, cuando lo interrogaron, respondió que «los mentados piratas lo tomaron por la fuerza y durante aproximadamente seis meses retuvieron a bordo de su navío al declarante, dada su condición de carpintero».<sup>[33]</sup>

En diciembre de 1717, Barbanegra tomó el balandro *Margaret*, pero los piratas sólo obligaron a dos hombres a unírseles: uno era el tonelero Edward Latter.

La explicación más conmovedora de la necesidad que los piratas tenían de contar con esos expertos se publicó en la *Boston Gazette* del 29 de noviembre de 1725. El balandro *Fancy* navegaba de Boston a las Antillas cuando lo abordó un balandro pirata que respondía al nombre de *Sea Nymph* y estaba al mando de Philip Lyn. Al avistar la bandera negra y percatarse de que era una nave pirata, Ebenezer Mower «mostró más preocupación que los demás, se lamentó y aseguró que estaba convencido de que lo tomarían por la fuerza porque era tonelero». Mower era bostoniano, de treinta años, «baja estatura, más bien delgado y de tez oscura» y tenía sobrados motivos para inquietarse. Tan pronto como abordaron la nave, los piratas tomaron la decisión de obligar a Mower a unirse a ellos. Los métodos que emplearon no le dieron otra opción:

Uno de los piratas asestó varios golpes a la cabeza de Mower con el mango del hacha, por lo que quedó muy herido y ensangrentado; después de lo cual el mismo pirata obligó al mentado Mower a apoyar la cabeza en la brazola y, colocando el hacha por encima, juró que, si no firmaba inmediatamente sus cláusulas, lo decapitaría, mientras el mentado Mower suplicaba con todas sus fuerzas que le perdonasen la vida. Después, el mismo pirata trasladó a Mower a la toldilla, donde permanecieron unos instantes; cuando el mentado Mower salió, nos comunicó a mí, el declarante, y a otros detenidos que estaba arruinado y perdido porque por la fuerza le habían hecho firmar sus cláusulas.

No existe constancia de lo que fue de Mower. Es de esperar que no corriera la misma

suerte que Richard Luntly, carpintero capturado por el pirata Howell Davis cuando su barco bordeaba la costa africana de Guinea. Tras muchas aventuras, Lundy se encontró en medio de la tripulación de piratas acaudillada por Bartholomew Roberts «y nosotros, que fuimos tomados por la fuerza, por la fuerza de las armas nos vimos obligados a realizar cosas que nuestra conciencia consideraba ilegítimas».<sup>[34]</sup> La noche en la que él y otros forzados organizaban la toma del barco para dirigirse a las Antillas, fueron escuchados por uno de los piratas. Informaron a Roberts y al intendente «e inmediatamente convocaron a todos los tripulantes para decidir qué hacían con nosotros; algunos se mostraron partidarios de dispararnos y otros no, razón por la cual acordaron abandonarnos en un isla desolada». Rescatado de la isla por una nave que se dirigía a Gran Bretaña, el pobre Luntly tuvo que dar cuenta de sus actos ante el tribunal del Almirantazgo reunido en Escocia. Fue condenado a muerte por piratería y el 11 de enero de 1721 lo ahorcaron en la playa de Leith.

## CAPÍTULO 7

### TORTURA, VIOLENCIA Y ABANDONO EN UNA ISLA DESIERTA

**E**L 3 DE NOVIEMBRE DE 1724, un amotinamiento salvaje tuvo lugar a bordo de una nave bautizada con el nombre de *George Galley*, que navegaba de Santa Cruz, en las islas Canarias, rumbo al estrecho de Gibraltar. Eran las diez de la noche cuando siete integrantes de la tripulación desencadenaron un ataque sanguinario. Atacaron al médico, al piloto principal y al contable mientras dormían, y les causaron diversas heridas. El capitán Oliver Ferneau, hombre mayor con fama de mezquino y malhumorado, se encontraba en cubierta. Dos amotinados lo cogieron e intentaron arrojarlo por la borda, pero les plantó cara y escapó de sus garras. Se topó con otro amotinado que esgrimía una navaja empapada en la sangre de la carnicería que habían perpetrado bajo cubierta. El capitán sufrió heridas en el cuello, se recobró y defendió como pudo, pero le descerrajaron un tiro a quemarropa. Mientras agonizaba, las tres víctimas restantes lograron arrastrarse hasta cubierta. De sus heridas manaba sangre copiosamente. El contable Daniel McCawley pidió a los amotinados que le permitiesen vivir lo suficiente para rezar. «Maldito seas, no es momento para oraciones», respondieron al tiempo que lo abatían de un disparo, lo mismo que a los otros heridos. Tras la carnicería, arrojaron los cuatro cadáveres por la borda.

El cabecilla del motín era John Gow, alias John Smith, escocés de treinta y cinco años.<sup>[1]</sup> Era un marino experimentado y había prestado servicios tanto en buques de guerra como en barcos mercantes. Hacía pocos meses que, en Rotterdam, había embarcado en el *George Galley*, en el que fue nombrado segundo de a bordo y artillero. Al parecer, había elegido el mercante de veinte cañones con premeditación, esperando provocar un motín y hacerse con el mando de la nave.

Tras el asesinato del capitán Ferneau y los oficiales, Gow y sus cómplices obligaron al resto de la tripulación a convertirse en piratas. Cambiaron el nombre del barco por el de *Revenge* y emprendieron una travesía de saqueo. Capturaron varios mercantes en las costas próximas a España y Portugal, y celebraron un Consejo para decidir si se dirigían a las Antillas, a la costa de Guinea o a Escocia. Gow había nacido cerca de Thurso, en la costa noreste de Escocia, aunque se había trasladado con su padre a Stromness, en la Mainland de las Orcadas. Sabía que el gran puerto natural de Scapa Flow, en las mismas islas, serviría de refugio durante las tempestades invernales, y también conocía playas desiertas en las que podrían carenar el barco sin correr riesgos. Por lo tanto, convenció a la tripulación de poner rumbo a Escocia y dijo que fingirían ser comerciantes honestos a los que las condiciones meteorológicas habían arrastrado hacia el norte.

Arribaron a las islas Orcadas hacia finales de enero de 1725, y anclaron «al abrigo de un islote, a cierta distancia de Cariston». Gow desembarcó con el propósito de visitar a una joven a la que había cortejado antes de hacerse a la mar. Evidentemente, la muchacha quedó impresionada al verlo convertido en capitán de barco y accedió a casarse con él. A partir de ese momento, todo se torció. Un joven miembro de la tripulación de Gow dio esquinazo a los cabecillas piratas, alquiló un caballo y se trasladó a Kirkwall, la capital de las Orcadas, donde advirtió a los magistrados de que en las proximidades había un barco pirata. Otros doce tripulantes escaparon en la lancha del barco, se dirigieron a territorio escocés y denunciaron el motín a las autoridades. A pesar de que sabía que habían dado la voz de alarma, Gow envió a sus hombres a saquear la casa del primer presidente del tribunal del condado antes de levar anclas y navegar hasta la pequeña isla de Cava. Una vez allí, secuestraron a tres mujeres. Según una declaración, las mujeres «permanecieron cierto tiempo a bordo y abusaron tan inhumanamente de ellas que, cuando las depositaron en la orilla, no podían siquiera caminar ni permanecer de pie; nos enteramos de que una murió en la playa, en el sitio donde las abandonaron».<sup>[2]</sup>

A continuación, Gow se dirigió a otra isla con la intención de saquear la casa de Fea, un terrateniente acaudalado al que había conocido de niño. Sin embargo, su barco sufrió contratiempos por la veloz corriente que recorre el estrecho de Calf y los piratas no tuvieron más opción que pedir ayuda a Fea. El 14 de febrero, el viento arreció y el barco pirata encalló en la isla de Calf. Gow intentó negociar con Fea, que fue más listo que él, por lo que acabó detenido, lo mismo que el resto de los piratas. El Almirantazgo ordenó el envío de un buque de guerra a Escocia a fin de recoger a los piratas y trasladarlos a Londres para el juicio. La nave elegida fue el *Greyhound*, de la Armada británica, al mando del capitán Solgard, el mismo que tres años antes había capturado a los piratas de Low en las proximidades de Long Island. Solgard describió ese viaje como una travesía fría y problemática, pero lo cierto es que el 25 de marzo estaba de regreso en el Támesis, con treinta prisioneros a bordo de su nave y el barco pirata anclado al lado del suyo. A la espera del juicio, los detenidos fueron trasladados a la cárcel de Marshalsea. Gow se negó a defenderse, por lo que le ataron los pulgares y se los apretaron con cuerda de látigo. Pese a que el verdugo y otro funcionario tensaron la cuerda hasta que se rompió, Gow tampoco se mostró dispuesto a cooperar. Lo trasladaron a la cárcel de Newgate, a la espera de su tortura y muerte en Press Yard. La perspectiva de una muerte lenta y atroz mediante la acumulación gradual de pesas sobre el cuerpo tendido fue excesiva para Gow, que accedió a declararse inocente. El juicio se celebró en Old Bailey, el tribunal de lo criminal de Londres, y estuvo presidido por sir Henry Penrice, juez del Almirantazgo. A Gow lo acusaron de asesinato y de piratería. Lo mismo que a nueve miembros de su dotación, lo declararon culpable y lo condenaron a muerte. Después de la ejecución, se ordenó que los cadáveres de Gow y de Williams, su lugarteniente, se colgaran encadenados, «el uno hacia Greenwich y el otro hacia Deptford».<sup>[3]</sup>

Al margen de la decisión de poner rumbo a Escocia en lugar de dirigirse al Caribe o a la costa africana, John Gow fue un típico pirata de la edad de oro de la piratería. Había sido marino, era relativamente joven y su trayectoria como pirata fue corta e incluyó violencia extrema, también de las autoridades. La prensa inglesa de la época refirió su historia con cierto lujo de detalles, lo que llamó la atención de dos de los más grandes escritores británicos. En 1725, Daniel Defoe escribió un opúsculo que John Applebee publicó con el título de *An Account of the Conduct and Proceedings of the late John Gow, alias Smith, Captain of the late Pirates, executed for Murther and Piracy committed on board the George Galley* [Narración de la conducta y el proceder del difunto John Gow, alias Smith, capitán de los difuntos piratas, ejecutado por los actos de asesinato y piratería cometidos a bordo del *George Galley*]. Era una descripción basada estrechamente en los datos publicados por la prensa y presentados durante el juicio, e incluía material adicional que Defoe había recabado sobre Gow y sus cómplices.

Un siglo después, sir Walter Scott utilizó la historia de Gow como base de una novela histórica que tituló *El pirata*.<sup>[4]</sup> En 1814, en compañía de Robert Stevenson, experto en faros y abuelo de Robert Louis Stevenson, Scott visitó algunos de los emplazamientos de las Orcadas. Se desplazó como invitado de los miembros de la Comisión de faros y aprovechó las observaciones en su obra, que ofrece minuciosas descripciones de los paisajes terrestres y marinos, silvestres y misteriosos, de las islas Orcadas. En la novela, el papel de Gow lo interpreta el capitán Cleveland, personaje mucho más atractivo de lo que, al parecer, fue el propio Gow. El texto abunda en leyendas locales sobre sirenas y monstruos, y despliega un reparto extraordinariamente rico de personajes excéntricos. Scott aprovechó el presunto cortejo de Gow hacia una lugareña a fin de crear una trama compleja, centrada en torno a las dos bellas hijas de Magnus Troil, rico oriundo de las islas Shetland que posee antepasados nobles. Es Minna, la jovencita magnánima e imaginativa, la que se enamora del capitán Cleveland, el pirata, mientras que su alegre y prosaica hermana acaba unida a Mordaunt, el héroe valiente del relato.

Scott creó un relato de aventuras cargado de dramatismo y romance que, sin duda, agradó a sus miles de fieles lectores, pero, al igual que tantos escritores anteriores y posteriores, quitó hierro a las atrocidades cometidas por los piratas. El capitán Cleveland es una figura trágica que, a semejanza del corsario de Byron, atrae a las mujeres y es admirado por su tripulación..., lo que no se parece en nada a los hombres implacables que, en pos del saqueo, aterrorizaron a los marineros y a los pasajeros de los buques mercantes. Con frecuencia, el mundo real de los piratas guardaba más parecido con algunas películas actuales de terror que con lo que aparece en los libros o las obras de teatro de la época. La declaración de dos marineros atacados por los piratas al mando de Charles Vane ofrece una visión reveladora de la clase de violencia a la que solían recurrir los piratas del Caribe.

En mayo de 1718, Nathaniel Catling llegó a Bermuda y fue a visitar al

gobernador Bennett. Le comunicó que formaba parte de la tripulación del balandro de Bermuda llamado *Diamond*. El 14 de abril navegaban desde Rum Key, en las Bahamas, cuando fueron interceptados por el barco pirata *Ranger*, al mando del capitán Vane. Los piratas golpearon al capitán y a la dotación del *Diamond*, saquearon la nave y se llevaron a un negro y trescientas piezas de a ocho. Seleccionaron a Nathaniel Catling y lo mantuvieron colgado del cuello hasta que llegaron a la conclusión de que había muerto. Cuando lo depositaron en la cubierta del barco pareció revivir, motivo por el cual uno de los piratas empezó a propinarle tajos en la clavícula con el machete, y habría seguido hasta acabar con él si otro no lo hubiese convencido de que era «una crueldad excesivamente grande».<sup>[5]</sup> El golpe de gracia de los piratas consistió en prender fuego al *Diamond*.

Cinco días después de que Catling presentara esa denuncia, Edward North, comandante del *William and Martha*, balandro de Bermuda, acudió a ver al gobernador Bennett y le refirió una historia parecida.<sup>[6]</sup> Explicó que, menos de tres horas después del ataque al *Diamond*, su nave había sido abordada por Vane a cierta distancia de Rum Key. Los piratas subieron al balandro, se cebaron con el capitán y la tripulación, arrastraron a uno de los marineros hasta las amuras, lo sujetaron de manos y pies y lo ataron al mostacho. Mientras yacía impotente boca arriba, los piratas acercaron cerillas encendidas a sus ojos, le introdujeron en la boca el cañón de una pistola cargada y, «de esa forma, lo obligaron a confesar qué cantidades de dinero había a bordo». En esa ocasión, los piratas no incendiaron el barco, pero, según comunicó el capitán North, mientras permanecieron a bordo no dejaron de maldecir al soberano y al cielo y desearon la perdición del gobernador.

Aunque parte de la violencia pirata de la que informaron los gobernadores coloniales fue obra de sádicos y de hombres que buscaban desesperadamente la manera de aliviar el hastío de su existencia, la situación no siempre fue ésa. Muchas tripulaciones piratas sólo apelaron a la tortura y el asesinato para conseguir fines concretos. Los piratas tenían la costumbre de apelar a la violencia para averiguar lo más rápido posible dónde guardaban los objetos de valor, tanto el capitán como la tripulación y los pasajeros que pudieran estar a bordo; también la emplearon deliberadamente para provocar el terror. A medida que se difundía la idea de las atrocidades cometidas, los piratas esperaban que las futuras víctimas se rindiesen sin presentar batalla. Otro motivo de muchas de las crueldades denunciadas fue la venganza. Los piratas se apresuraron a vengar todo intento de poner freno a sus actividades, y muchas atrocidades fueron ataques por venganza contra las islas o los barcos de las naciones que, en el pasado reciente, habían encarcelado o ahorcado a piratas. Según el informe de Edward North, la violencia aplicada por Charles Vane en los dos ataques ya descritos se debió a que un tal Thomas Brown había estado retenido una temporada en las Bahamas como sospechoso de piratería. Bartholomew Roberts fue implacable con los marineros de la Martinica y Barbados porque los gobernadores de dichas islas habían realizado varios intentos de atraparlo. En 1721,



asaltó transportes procedentes de la Martinica y capturó a las tripulaciones. Según el informe enviado a Londres el 18 de febrero de 1721: «Algunos fueron azotados casi hasta la muerte, a otros les cortaron las orejas y a un tercer grupo lo sujetaron a los penoles y le dispararon como quien apunta a una diana».<sup>[7]</sup> Ese mismo año, Roberts abordó una nave holandesa anclada en Santa Lucía. La dotación intentó repeler el ataque improvisando una barricada con tangones y andullos y, por último, abrió fuego. Durante cerca de cuatro horas lucharon contra los piratas y mataron a muchos. Cuando finalmente el barco holandés fue derrotado, los piratas se mostraron implacables a la hora de vengar la muerte de sus compañeros y asesinaron a cuantos encontraron con vida.<sup>[8]</sup>

Los capitanes de barco que ocultaban objetos valiosos o se negaban a revelar su paradero no podían esperar la más mínima misericordia. La dotación de Edward England aseguró a un capitán que, en el caso de que ocultara dinero, hundirían inmediatamente su nave y lo arrojarían por la borda con un doble disparo en la nuca. El capitán optó por no correr el riesgo de sufrir esas consecuencias.<sup>[9]</sup> Otro capitán cometió el error de contrariar a Edward Low, sádico cuyas crueldades en el Caribe se volvieron proverbiales. En esta ocasión, es el gobernador Hart el que, el 25 de marzo de 1724, escribe desde Saint Kitts a la sede londinense del Consejo de comercio y plantaciones. Describe que Low «tomó una nave portuguesa que regresaba de Brasil, cuyo capitán había colgado una bolsa con once mil monedas de oro en el ojo de buey del camarote; en cuanto el mentado Low lo abordó, el capitán cortó la cuerda y dejó caer las monedas al mar; por todo lo cual Low cortó los labios al mentado capitán y los asó ante sus narices, después de lo cual asesinó a la tripulación al completo, compuesta por treinta y dos personas».<sup>[10]</sup> El gobernador Hart había conseguido esa información y otros detalles de las atrocidades de Low por boca de Nicholas Lewis, que había sido intendente de Low y uno de los dieciséis piratas capturados y juzgados por el tribunal del Almirantazgo presidido por el propio Hart. Catorce de ellos fueron condenados a muerte y ahorcados.

En los informes sobre la edad de oro de la piratería, en los siglos XVII y principios del XVIII, no se menciona el hecho de que las víctimas fueron arrojadas al mar caminando por la plancha, y la mayoría de los que han escrito sobre la piratería consideran que dicha práctica no es más que un mito creado y popularizado por las obras de ficción. De todos modos, existe al menos un caso documentado. *The Times* del 23 de julio de 1829 publica un artículo sobre un ataque pirata en el Caribe.<sup>[11]</sup> El 12 de abril, el bergantín redondo *Vhan Fredericka*, de 200 toneladas, zarpó de Jamaica rumbo a Haarlem, en los Países Bajos. Se encontraba en el paso de los Vientos, a dos singladuras de Cuba, cuando lo interceptó una goleta. Intentó escapar, pero la goleta lo alcanzó, izó la enseña de Buenos Aires, disparó un cañonazo y le obligó a ponerse al paio. Treinta piratas abordaron el *Vhan Fredericka* y se dedicaron a saquearlo. Los holandeses protestaron, «pero los malvados se burlaron de

ellos y deliberadamente obligaron a los pobres desgraciados a lo que se denomina “recorrer la plancha”». Los maniataron, les taparon los ojos y les ataron balas de cañón en los pies antes de obligarlos a arrojar al mar. Un pasajero se libró de ese sino porque dio a conocer el escondite del oro; posteriormente, los piratas lo desembarcaron en Cuba. Es posible que aparezcan otros casos, pero sigue en pie el hecho de que recorrer la plancha nunca fue un castigo pirata muy al uso, como quieren dar a entender tantos libros, películas y dibujos animados.

La mayoría de los piratas angloamericanos apelaron a formas de tortura habituales entre los bucaneros de finales del siglo XVII. Exquemelin describe algunas:

Entre las torturas aplicadas, una consistía en estirar las extremidades con cuerdas y, al mismo tiempo, golpearlas con palos y otros instrumentos. A otros les colocaron fósforos encendidos entre los dedos, para que de esa forma se quemaran vivos. A otros les rodearon la cabeza con cuerdas delgadas o mechas hasta que los ojos se les salieron de las órbitas.<sup>[12]</sup>

Este último método recibía el nombre de «reata», palabra con la que se describe el conjunto de cuerdas colocadas en espiral alrededor de un palo. Se trataba de una tortura muy apreciada por los piratas porque era rápida, eficaz y sólo requería el empleo de un cabo o soga cortos. Algunas torturas bucaneras fueron más rebuscadas. Aunque Henry Morgan siempre sostuvo que trató con respeto a los detenidos y, sobre todo, a las señoras, los informes de los españoles indican lo contrario. Los ciudadanos de Portobelo padecieron múltiples crueldades después de la captura de la ciudad, ocurrida en 1668. Don Pedro Ladrón de Guevara aseguró que las prisioneras fueron maltratadas y oprimidas y a algunas las «quemaron en zonas que, por decencia, no he querido mencionar».<sup>[13]</sup> Otro informe describe el horrible destino de una de las detenidas: «Algunos desnudaron a una mujer, la pusieron en el horno y la asaron porque no reconoció que tenía dinero. Oyó que alguien lo declaraba con engreimiento y también que alguien que estaba afligido lo confesaba con dolor».<sup>[14]</sup> Un armador de Cartagena de Indias contó la forma en que los bucaneros torturaron a la esposa de don Agustín de Rojas, la primera dama de Portobelo. La desnudaron y la obligaron a ponerse de pie sobre un barril de vino vacío. A continuación, llenaron el barril de pólvora y uno de los bucaneros le acercó a la cara una mecha encendida y exigió que revelase dónde había escondido sus tesoros.<sup>[15]</sup>

Una de las muestras de crueldad más ingeniosa y repugnante es la desarrollada por Montbars de Languedoc: abría el vientre de sus víctimas, retiraba un extremo de los intestinos, lo clavaba a un poste y obligaba al pobre desgraciado a bailar hasta morir, al tiempo que le golpeaba las nalgas con un leño encendido. Exquemelin refiere la prolongada tortura que un portugués sufrió a manos de los hombres de Morgan tras la toma de Gibraltar. Clavaron cuatro estacas en el suelo y el hombre permaneció suspendido entre ellas por cuerdas que ataron a sus pulgares y a los dedos gordos de los pies:

Después, golpearon las cuerdas con grandes palos y con todas sus fuerzas, por lo que, debido a la

intensidad de esos espantosos dolores, el cuerpo del desdichado pareció a punto de perecer con cada palazo. No satisfechos con esa tortura cruel, cogieron una piedra que pesaba más de 200 libras y la depositaron sobre su vientre, como si se propusieran matarlo por aplastamiento. En ese momento, también encendieron palmas y acercaron las llamas a la cara del infortunado portugués, por lo que le quemaron la piel, la barba y la cabellera.<sup>[16]</sup>

Parece ser que luego los bucaneros desataron las cuerdas que lo sujetaban a las estacas, lo trasladaron a una iglesia próxima, lo ataron a una columna y durante varios días no le dieron de comer. Al final, el portugués, que aseguró que sólo era un modesto tabernero, logró reunir mil piezas de a ocho y fue liberado, «aunque con el cuerpo tan espantosamente mutilado que es dudoso que sobreviviera muchas semanas».

Si bien el catálogo de crueldades cometidas por los piratas es interminable, también resulta imprescindible situarlo en perspectiva. Los piratas no fueron los únicos culpables de cometer actos de violencia y atrocidades. La existencia del marinero raso de la marina mercante podía convertirse en un infierno en vida si acababa en un barco comandado por un capitán propenso a intimidar a sus subordinados. En *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Marcus Rediker enumera una devastadora sucesión de crueldades que los capitanes mercantes cometieron en los primeros años del siglo XVIII. Valga como ejemplo el caso del capitán Haskins, comandante del *Laventon Galley*, que atacó a John Phillips mientras dormía. Le asestó varios puñetazos y le dio decenas de golpes con un pasador. A pesar de que empezó a sufrir convulsiones, Phillips fue obligado a trasladarse a cubierta y recibió la orden de subir a la arboladura. En medio del frío y de la lluvia torrencial, cubierto únicamente por la camisa y el pantalón corto, le ordenaron que desligara el juanete del trinquete. Es la más alta de las tres velas del trinquete, por lo que se encontraba a unos treinta y cinco metros de la cabeceante cubierta. Manejar en solitario la lona gruesa y empapada era una operación peligrosa, incluso para un hombre en forma. Phillips estaba atontado y sangraba copiosamente. Tuvo otro ataque mientras permanecía aferrado a la vela. Varios tripulantes quisieron ayudarlo, pero el capitán Haskins aseguró que abatiría de un disparo a todo el que intentase auxiliarlo. Phillips logró cumplir la orden y sobrevivió.<sup>[17]</sup>

Richard Baker, marino del barco *Europa*, no corrió la misma suerte. En 1734, durante la travesía de Saint Kitts a Londres, cayó enfermo y se encontraba demasiado débil como para subir a cubierta cuando recibió una orden. Deliberada y maliciosamente, el capitán le obligó a realizar dos turnos en el timón; después de cuatro horas, lo azotó y lo ató al palo de mesana, donde Baker permaneció una hora y media. Murió cuatro días después.<sup>[18]</sup>

En la actualidad, es corriente considerar que un velero es algo bello, pero en aquellos tiempos el capitán sádico podía convertirlo en una cámara de torturas. Disponía de bicheros, escobas y barras de hierro con las que pegar a los hombres. También había hachas, martillos y machetes con los cuales causar heridas punzantes.

Albergaba cuerdas de todos los tamaños que también podían servir para azotar, estrangular o estirar cuerpos y extremidades. Los obenques y el guarnimiento eran ideales para colgar de los brazos, durante algunas horas, a un tripulante testarudo. Había barriles de salmuera para arrojar sobre las heridas de un hombre tras darle azotes hasta despellejarlo, y sal en abundancia para incorporar a la salmuera a fin de agudizar el dolor. Los archivos del Tribunal Supremo del Almirantazgo están plagados de historias horribles sobre la brutalidad infligida a los marineros.

La barbarie de algunos de los castigos que se vieron obligados a soportar resulta sorprendente. John Cressey recibió la orden de introducir el dedo corazón en el orificio de un bloque de madera. El capitán Thomas Brown encajó cuñas en el orificio con tanta violencia que el dedo acabó aplastado y a John Cressey se le hinchó el brazo. El bloque de madera pesaba alrededor de veinticinco kilos y, durante la media hora siguiente, Cressey se vio obligado a transportarlo consigo.<sup>[19]</sup> Por robar una gallina, a Anthony Comerford lo ataron a los obenques y lo condenaron a recibir dos latigazos por parte de cada miembro de la tripulación. Antes de morir, Comerford perdonó a la dotación del barco, salvo al capitán y al piloto.<sup>[20]</sup> Edward Hamlin fue azotado y encadenado con abrazaderas de hierro; durante ocho días con sus noches, quedó expuesto al viento, la lluvia y el sol en la cubierta de su barco, atracado en el puerto de Cádiz.<sup>[21]</sup>

No se sabe cuántos marinos mercantes murieron asesinados o quedaron definitivamente lesionados mientras permanecieron embarcados, si bien podemos decir que el comportamiento brutal de los capitanes más tiránicos es, sin lugar a dudas, el responsable de que algunos hombres se entregasen a la piratería. En 1724, poco antes de su ejecución, el pirata John Archer declaró: «me gustaría que los capitanes de las naves no trataran con tanta severidad a sus hombres, pues eso es lo que tantos hacen, por lo que estamos expuestos a grandes tentaciones».<sup>[22]</sup> Durante el juicio a la tripulación pirata de Bartholomew Roberts, celebrado en 1722, John Philips acusó a uno de sus antiguos oficiales de hacer pasar hambre a sus subordinados: «... fueron perros como él los que abocaron a los hombres a la piratería».<sup>[23]</sup>

La vida del marinero raso de la Marina real no era ni remotamente tan dura como la de las dotaciones de los buques mercantes. Las tripulaciones eran más numerosas, lo que significaba que había más efectivos para compartir las tareas pesadas, y los capitanes sádicos tenían más posibilidades de ser juzgados por un consejo de guerra. El castigo máximo que un capitán estaba autorizado a impartir ascendía a doce azotes o latigazos. De todos modos, la vida en la armada también podía ser difícil y peligrosa, y los delitos graves se abordaban con todo rigor. En 1758, un único consejo de guerra condenó a un desertor a doscientos latigazos; a un amotinado, a trescientos, y a un ladrón, a quinientos.<sup>[24]</sup> A la sodomía solía corresponderle la pena de muerte y en un caso la sentencia fue de mil azotes.<sup>[25]</sup>

En muchos aspectos, la vida en los siglos XVII y XVIII fue tan dura y violenta como

en la época medieval, y algunos castigos impartidos por las autoridades de Inglaterra y de las colonias resultaron tan brutales como cualquiera de los imaginados por piratas y bucaneros. El tratamiento habitual de los hombres y mujeres que se negaban a defenderse consistía en enviarlos a la Press Yard de la prisión de Newgate o de Marshalsea. Allí los tendían en el suelo y, colocados boca arriba, les ponían pesas en el pecho. Añadían cada vez más pesas hasta que el detenido accedía a defenderse. Si continuaba negándose, morían lentamente por aplastamiento. El proceso podía durar varios días, y mantenían vivo al prisionero porque lo alimentaban frugalmente con pan seco y agua.

Las mujeres recibían el mismo tratamiento. Cuando en 1721 se negó a defenderse, Mary Andrews «por la antigua ley podía ser presionada hasta la muerte, pero accedió a defenderse después de que el verdugo le atase los pulgares con una fuerte cuerda de látigo».<sup>[26]</sup> La absolvieron por falta de pruebas. No ocurrió lo mismo con Katharine Hayes, a la que condenaron a muerte por el asesinato de uno de sus hijos y por haber dormido incestuosamente con el otro. Acabó en la hoguera, en Tyburn. El mismo día ejecutaron a nueve personas más: a tres por sodomía, a otra por asesinato, a dos por robo, a otra por delitos graves y a dos por salteadoras de caminos. Era habitual que dos o tres mil espectadores asistiesen a las ejecuciones en Tyburn, pero en aquella ocasión se congregaron tantas personas en las tarimas erigidas que el andamio se rompió y cuatro o cinco murieron aplastadas, al tiempo que muchas más acabaron con las piernas y los brazos rotos.

Katharine Hayes fue trasladada a Tyburn en una estructura de madera y, «para despertar el terror adecuado en los espectadores de un crimen tan horrible», ordenaron que la quemasen viva en lugar de estrangularla antes, como tenían por costumbre. En las páginas del *London Journal*, se puede leer la descripción escalofriante de sus últimos instantes: «La sujetaron a la horca mediante un collar de hierro que le rodeó el cuello y con una cadena de hierro que le ciñó el cuerpo; también llevaba un cabestro alrededor del cuello (que rodeaba el poste de la horca), del que el verdugo tiró cuando comenzó a gritar. Tardó aproximadamente una hora en quedar reducida a cenizas».<sup>[27]</sup>

No era habitual que ahorcasen a condenados por sodomía junto a asesinos y salteadores de caminos. Aunque en esa época, tanto en la Marina real como en la vida civil, el castigo por sodomía era la muerte, habitualmente los condenados permanecían encarcelados o eran enviados en solitario a la picota.

Entre los numerosos actos perversos atribuidos a los piratas destaca uno sobradamente demostrado: el abandono de las víctimas en islas desiertas. Fue muy corriente, sobre todo entre los piratas del Caribe. En 1718, diez piratas fueron juzgados en Nassau, acusados de congregarse en una isla llamada Green Cay, robar diversas naves «y, por la fuerza, depositar en la mentada isla deshabitada a un tal James Kerr, comerciante, y a varios más con él».<sup>[28]</sup> En 1724, Roger Stevens, de Bristol, fue atacado por los piratas mientras se dirigía a Jamaica. Quemaron su nave y

depositaron al comandante y al contramaestre en la isla de Roatán.<sup>[29]</sup>

Los propios piratas utilizaron el abandono en una isla desierta para castigar ciertos desmanes, como abandonar la nave o el puesto durante una batalla y robar a otros compañeros. En el código pirata que figura en la *General History of the Pirates* (véase p. 196), del capitán Johnson, la segunda de las once cláusulas estipula que si un pirata timaba en dinero, joyas o planchas a la tripulación, se lo castigaba con el abandono en una isla desierta. En cierta ocasión, Barbanegra utilizó el abandono en una isla deshabitada como medio para librarse de parte de la dotación. Tras una triunfal incursión a Charleston, en Carolina del Sur, decidió disolver su flota y quedarse con lo saqueado. Encalló sus dos naves y escapó en el balandro que desempeñaba la función de patache del *Queen Anne's Revenge*, su buque de guerra. Cogió a diecisiete miembros de la tripulación y los abandonó en «una pequeña isla de arena, aproximadamente a una legua de tierra firme, en la que no había aves, bestias ni hierbas para subsistir...»<sup>[30]</sup>

La descripción del uso del abandono en una isla desierta por parte de los corsarios como método para dirimir disputas está presente en la declaración de Robert Dangerfield, tomada en Carolina en 1684. Dangerfield se unió a la dotación de una corbeta comandada por Jeremy Rendell, que zarpó de Jamaica en una travesía corsaria. Se dirigieron al golfo de Honduras, donde se desencadenó una disputa entre los tripulantes. Rendell y tres más eran partidarios de dirigirse a la bahía de Campeche, pero el resto de la tripulación, encabezada por John Graham, el médico de la nave, estaba empeñada en cruzar el Atlántico rumbo a la costa de Guinea. Prevalció la decisión de la mayoría y el desafortunado Rendell y sus partidarios fueron desembarcados «en una isla, se les dio una red para atrapar tortugas y una canoa para que remasen con sus brazos; la mentada isla estaba deshabitada y se encontraba a diez leguas de tierra firme o de cualquier sitio habitado».<sup>[31]</sup>

Aunque el abandono en una isla desierta podía significar y a veces supuso la muerte lenta por inanición o por exposición a los elementos, lo cierto es que ha adquirido un viso romántico que está muy lejos de la realidad de la experiencia. Sin duda se debe, en parte, a la atracción de las islas, que siempre han ejercido un poderoso influjo en la imaginación popular. La mayoría de los seres humanos tenemos embriagadores recuerdos de las islas que hemos visitado, y también existen islas legendarias y románticas: Creta, hogar del Minotauro; las demás islas griegas en las que Odiseo se cruzó con las sirenas, los cíclopes y la hechicera Circe; la isla «pletórica de ruidos, sonidos y dulces aires» creada por Shakespeare en *La tempestad*; la isla de Liliput, en cuya playa Gulliver despertó varado y atado; la isla del coral, la del tesoro y la de Nunca Jamás, a la que Peter Pan llevó a Wendy, John y Michael.

Existe una imagen concreta que despiertan las islas desiertas. Lo curioso es que, lejos de tratarse de una isla sólo de arena, para la mayoría una isla desierta es una isla tropical con bahías protegidas y colinas arboladas; aunque está deshabitada, hay

palmeras, bayas silvestres, loros y cabras. La idea de ser abandonado en una isla de esas características puede despertar cierto desasosiego, pero estamos convencidos de que, con un poco de ingenio, uno podría sobrevivir. Esta imagen ampliamente compartida se debe casi por completo a un libro publicado por primera vez en 1719, cuando su autor tenía sesenta años. La inscripción completa de la portada de la primera edición dice así:

La vida y las extrañas y sorprendentes aventuras de Robinson Crusoe, marinero de York: el cual vivió veintiocho años completamente solo en una isla deshabitada de la costa de América, cerca de la desembocadura del gran río Orinoco; arrojado hasta la orilla por un naufragio, en el que todos los hombres perecieron, excepto él. Con el relato de cómo fue, al final, extrañamente liberado por unos piratas. Escrito por él mismo.

La novela más famosa de Daniel Defoe no trata de piratas, sino de los desafíos físicos y mentales que afronta un joven que ha escapado a la mar y que, tras muchas aventuras, se encuentra en la playa de una isla deshabitada. Se trata de una obra compleja que, además de dilemas morales y espirituales, aborda problemas más básicos, como encontrar alimentos y construir un refugio. Considerada por muchos la primera novela inglesa, *Robinson Crusoe* ha sido tema de sesudos análisis por parte de los eruditos, aunque para el lector de a pie es un fascinante estudio de supervivencia, escrito con tanta convicción y cuidado por los detalles que nos identificamos con el héroe y nos cuesta creer que sea una obra de ficción.

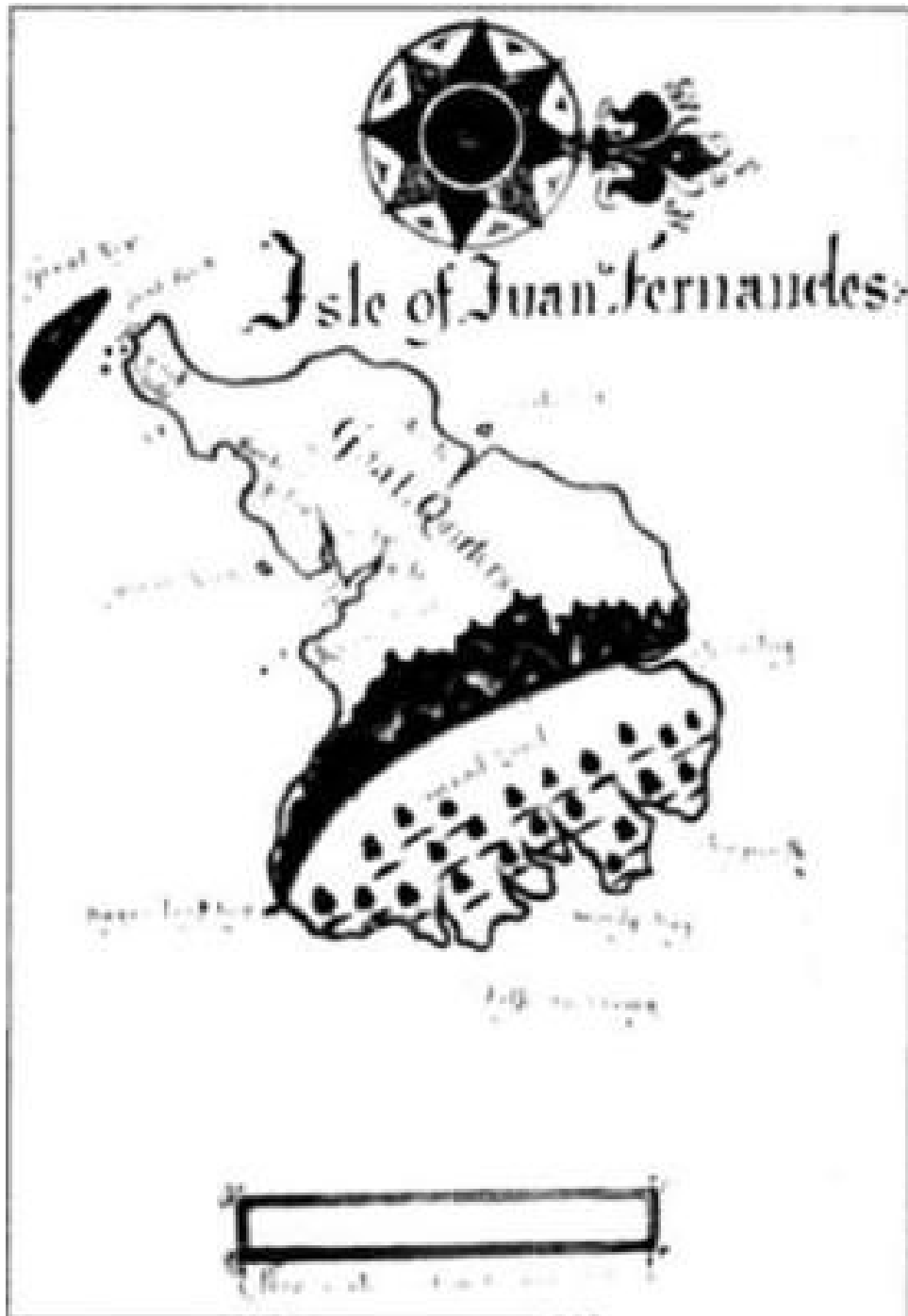
La primera edición de *Robinson Crusoe* fue de mil ejemplares y tuvo un éxito arrollador. La segunda, también de mil ejemplares, se publicó quince días después de la primera y rápidamente le siguieron dos más. Al cabo de un año, había sido traducido al francés, el alemán y el neerlandés. Pese a las puyas de algunos críticos envidiosos, la novela fue bien recibida tanto por el hombre y la mujer de la calle como en los círculos literarios.<sup>[32]</sup> El doctor Johnson y Alexander Pope se deshicieron en alabanzas y ejerció una influencia formativa en *Los viajes de Gulliver* y, un siglo después, en *La balada del viejo marinero*, de Coleridge. En 1806, un pastor protestante escribió: «Únicamente conozco a una persona con sentido común a la que no le ha gustado. Rousseau y, tras él, toda Francia la aplaudieron».<sup>[33]</sup>

Si bien la piratería no es uno de los rasgos principales del relato, existen otras vinculaciones. El propio Defoe estaba fascinado por los piratas. En una travesía de Harwich a los Países Bajos se topó con filibusteros argelinos y convirtió a los piratas en el tema de diversos escritos, sobre todo en las *Aventuras del capitán Singleton*, obra publicada en 1720. Se trata de una ficción literaria, aunque en parte se inspira en la trayectoria del capitán Avery, que aparece en el relato y también es el tema de *The King of the Pirates*, biografía popular que muchos estudiosos creen salida de su pluma. Otro vínculo entre *Robinson Crusoe* y la piratería lo ofrece la historia de Alexander Selkirk, el marino escocés que permaneció cuatro años en una de las islas del archipiélago Juan Fernández, cercano a la costa de Chile. Es indiscutible que Alexander Selkirk sirvió de fundamento para la construcción del personaje de

Robinson Crusoe; lo que ya no resulta tan seguro es hasta qué punto Defoe quedó influido por las peripecias del marino escocés. Existe consenso general en cuanto a que Defoe no conoció a Selkirk, pero resulta relevante que en 1718, un año antes de la publicación de *Robinson Crusoe*, saliera la segunda edición del relato del capitán Woodes Rogers sobre el rescate del marino naufragado.

Selkirk navegó con el bucanero William Dampier en una de sus expediciones corsarias a los mares del Sur. Las naves *St George* y *Cinque Ports* zarparon de Inglaterra en septiembre de 1703 y, en febrero del año siguiente, ya habían doblado el cabo de Hornos y bordeaban la costa chilena. Tras varias operaciones insatisfactorias, los barcos se separaron: al mando del capitán Stradling, con Selkirk como maestro velero, el *Cinque Ports* puso rumbo al archipiélago Juan Fernández a fin de carenar y reaprovisionar. Fondearon junto a Más a Tierra, la isla de mayor tamaño, refugio ocasional de bucaneros y piratas y, a lo largo de los años, escenario de abandonos intencionados y de estancias fortuitas.





Las islas Juan Fernández, en el océano Pacífico, situadas aproximadamente a 560 kilómetros al oeste de la costa de América del Sur. Fue en ese archipiélago donde Alexander Selkirk, en el que quizá se basa el personaje de Robinson Crusoe, permaneció abandonado entre 1704 y 1709. El mapa procede del *Waggoner of the South Seas*, de William Hack, realizado en 1684, y se basa en la información proporcionada por el bucanero Basil Ringrose. [Ilustración 2.](#)

El capitán Stradling no era un comandante popular y había discutido con Selkirk. Cuando dio la orden de hacerse a la mar, Selkirk aseguró que el barco no estaba en condiciones de navegar y exigió permanecer en la isla. Stradling tomó sus palabras al pie de la letra y zarpó sin él. Acababa de comenzar el mes de octubre de 1704.

Selkirk permaneció solo en la isla hasta el 2 de febrero de 1709, fecha en la que una expedición corsaria comandada por el capitán Woodes Rogers ancló en la bahía. Los marineros que desembarcaron en la pinaza se toparon con «un hombre vestido con pieles de cabra, que parecía más salvaje incluso que sus anteriores propietarias».<sup>[34]</sup> William Dampier, que desempeñaba la función de piloto, reconoció a Selkirk y lo recomendó por considerarlo un excelente marino. Woodes Rogers accedió a nombrarlo piloto de su buque, el *Duke*. El 12 de febrero se hicieron a la mar y, tras cobrar diversas presas, pusieron rumbo a Inglaterra. El 14 de octubre de 1711, cuando por fin llegó a Londres, Selkirk llevaba más de ocho años lejos de su tierra.

Woods Rogers narró la historia de la solitaria existencia de Selkirk en el archipiélago Juan Fernández en *A Cruising Voyage Round the World*, obra publicada en 1712. La gente quedó fascinada por la descripción de la isla y la lucha de Selkirk por superar la melancolía y el miedo de permanecer a solas en un lugar tan desolado, pero también por su ingenio. Cuando lo abandonaron en la isla, «llevaba consigo la vestimenta y la ropa de cama, un trabuco de pedernal, algo de pólvora, balas, tabaco, un hacha, un cuchillo, un hervidor, una Biblia, varios objetos prácticos, sus instrumentos matemáticos y libros».<sup>[35]</sup> Cuando su ropa de marino se hizo trizas, confeccionó con pieles de cabra una gorra y una capa, que cosió con un clavo, pues no tenía aguja. Como por la noche las ratas le mordían los pies, domesticó a los gatos salvajes de la isla; de esa forma, tuvo compañía y resolvió el problema de los roedores. Construyó dos chozas con troncos que cubrió con tupidas ramas. Hizo fuego frotando dos palos de *Pimenta dioica*. Aparte de los detalles prácticos, el relato también se convirtió en una moraleja, ya que Selkirk superó los miedos y el aburrimiento mediante la lectura, la oración y los salmos, «razón por la cual aseguró que, en su soledad, se convirtió en mejor cristiano de lo que jamás había sido».<sup>[36]</sup>



1. Esta imagen aterradora de los piratas izando la bandera negra es obra del pintor N. C. Wyeth, a quien se le encargó que ilustrase la edición de 1911 de *La isla del tesoro*, de Stevenson. Wyeth era discípulo de Howard Pyle y las ilustraciones piratas de ambos llaman la atención por su realismo y por la atención que prestan a los detalles.

<<



2. Mapa dibujado por Stevenson para la portada de *La isla del tesoro*. Ha sido la principal fuente de inspiración del mito popular sobre el mapa del tesoro, con una «x» que señala el sitio en el que los piratas enterraban el botín.

<<



3. Retrato de Robert Louis Stevenson a los treinta y siete años. W. B. Richmond lo pintó en 1887, cuando el autor ya se había consagrado gracias a obras como *La isla del tesoro*, *El extraño caso del doctor Jekyll y mister Hyde* y *Raptado*. <<

4. *El cocinero de a bordo*, una de las obras de la serie de cuadros de marinos británicos que Thomas Rowlandson pintó en 1780. En la Marina real era habitual que los cocineros fuesen marineros incapacitados y es indudable que Stevenson lo tuvo en cuenta cuando creó el personaje de John Silver *el Largo*, antiguo cocinero de a bordo que había perdido una pierna en una batalla naval. <<





5. Henry Morgan y sus hombres tras el ataque a Portobelo, lanzado en 1668. Ilustración de Howard Pyle para la *Harper's Monthly Magazine*, 1888. <<



6. Retrato de Henry Morgan, que aparece en una de las primeras ediciones de *The Buccaneers of America*, de Exquemelin. <<

7. Anne Bonny, que se convirtió en la amante de *Calico Jack* y fue juzgada por piratería en la jamaicana Spanish Town. Durante el juicio, un testigo declaró que, en el ataque a su nave, Anne llevaba un arma en la mano y que, tanto ella como Mary Read, «eran muy disolutas, juramentaban sin cesar y a bordo estaban más que dispuestas a hacer lo que fuese necesario». Grabado de una edición de la *General History of the Pirates*, de Johnson. <<



8. Mary Read: la pirata, antigua soldado y aventurera a quien el embarazo salvó de la horca, pero que poco después del juicio murió en una prisión jamaicana a causa de unas fiebres. Grabado de una edición de la *General History of the Pirates*, de Johnson. <<

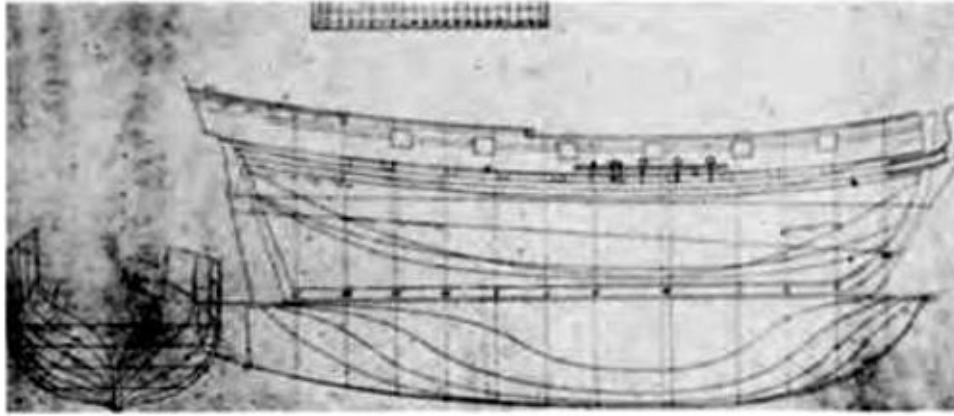


9. El capitán Woodes Rogers y su familia, pintados por William Hogarth en 1729. Tras una agitada trayectoria como corsario, Rogers fue nombrado gobernador de Bahamas. Le encomendaron que expulsase a los piratas de Nassau y restableciera el orden en la colonia. <<





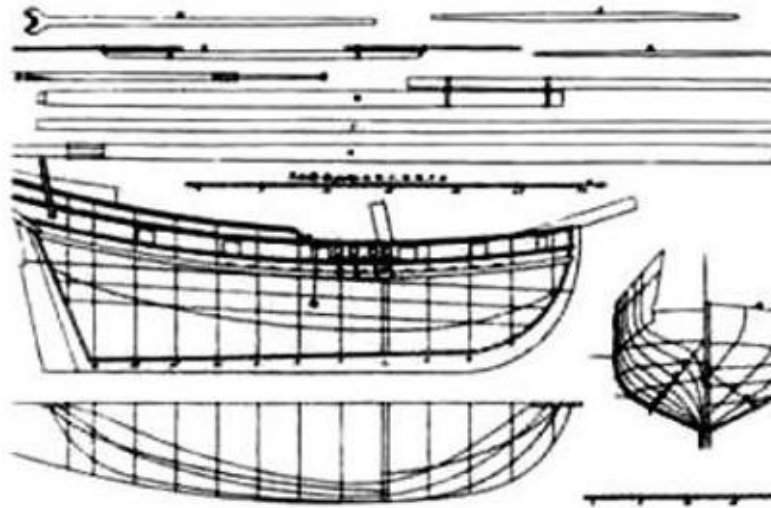
10. Retrato que Thomas Murray realizó del corsario y explorador William Dampier, que trabajó con los famosos leñadores de Campeche y compartió con los bucaneros varias expediciones de saqueo. En una de las travesías, iba a bordo de la nave que hizo escala en las islas Juan Fernández y recogió a Alexander Selkirk, el náufrago que probablemente sirvió de modelo al personaje de Robinson Crusoe, desarrollado por Defoe. <<



11. Planos de la corbeta *Ferret*, de la Armada británica, construida en Deptford en 1711. Contaba con una dotación de cien hombres y estaba artillada con diez o doce cañones montados y cuatro giratorios. La mayoría de los balandros piratas que a comienzos del siglo XVIII operaron en las Antillas y en la costa oriental de América tuvieron aproximadamente los mismos tamaño y aspecto. <<



12. Corbeta británica de doce cañones, fondeada cerca del faro de Boston, de un grabado de William Burgis fechado en 1729. Se observa el aparejo de los balandros que a comienzos del siglo XVIII navegaron por aguas americanas. <<



13. Planos de un balandro de Bermuda, tomado de *Architectura Navalis Mercatoria*, tratado sobre barcos y construcción naval que el gran arquitecto naval F. H. Chapman publicó en 1768. La nave de la ilustración medía veinte metros de eslora, seis metros y medio de manga y transportaba diez cañones de cubierta y doce cañones giratorios. Tanto los balandros de Bermuda como los de Jamaica eran célebres por su velocidad y muy apreciados por comerciantes, corsarios y piratas. <<



14. El buque inglés *Charles Galley*, de un cuadro de Willem Van de Velde *el Joven*, fechado en 1677. El *Charles Galley*, de treinta y dos cañones, se construyó en 1676 y en 1693 fue remozado en Deptford. El *Adventure Galley*, la nave de treinta y cuatro cañones del capitán Kidd, se construyó en Deptford en 1695 y se parecía mucho a la anterior. Ambos barcos disponían de aperturas para remos, de modo que con calma chicha podían navegar a remo. <<



15. Recorrido de la plancha, de un grabado de Howard Pyle. Escasean los ejemplos de piratas que obligaron a sus víctimas a arrojarse al mar por un tablón y lo más probable es que *Peter Pan*, la obra de teatro de Barrie, e imágenes contundentes como la de la ilustración de este libro, sean las responsables de la relación que suele establecerse entre los piratas y este método concreto de deshacerse de las víctimas. <<



16. Errol Flynn en la película *El halcón del mar*, de 1940. Flynn interpretó el papel del capitán Thorpe, un gallardo comandante corsario cuyas aventuras al servicio de la reina Isabel I se basan, en un sentido amplio, en las peripecias de Drake y Hawkins. La cinta estuvo a cargo de Michael Curtiz, que también dirigió a Errol Flynn en otras epopeyas de bravucones, como *Capitán Blood* y *Las aventuras de Robin Hood*. <<

17. Douglas Fairbanks padre en el papel estelar de *El pirata negro*, película muda rodada por United Artists en 1926. En este relato de acción trepidante, Fairbanks trepa por la arboladura, libra varios duelos, recorre la plancha y captura en solitario un galeón español cargado de tesoros. <<





18. *El último combate de Barbanegra*, cuadro de Howard Pyle, de 1895. Este pequeño óleo ofrece una clara impresión de la escena que tuvo lugar en la cubierta de la nave del teniente Maynard cuando los marinos británicos se aproximaron a la aguerrida figura de Barbanegra, que se vislumbra en el centro del cuadro, tras el sable en alto. El realismo casi fotográfico es típico de la obra de Pyle. <<



19. El capitán Teach, alias Barbanegra, adoptando una pose teatral. Grabado de una de las numerosas ediciones de la *General History of the Pirates*, de Johnson. <<

20. El señor Helme interpretó el papel del capitán pirata en el melodrama popular *Barbanegra o la princesa cautiva*, estrenado en Londres en 1798. <<



21. El jefe pirata Barbanegra. Una vez más, el célebre capitán aparece representado con cerillas encendidas bajo el sombrero «... que iluminaban sendos lados de su cara; sus ojos eran feroces y salvajes por naturaleza, todo lo cual lo convertía en una figura de la que la imaginación no puede hacerse una idea; una figura de una furia o del infierno no podría resultar más aterradora». <<

22. Robert Newton como Barbanegra y Linda Darnell en el papel de su hija adoptiva en el filme *El pirata Barbanegra*, dirigida por Raoul Walsh en 1952. <<



23. Pirata en el cadalso de Execution Dock, a orillas del londinense Támesis, de un grabado de Robert Dodd. En la izquierda, a caballo, se encuentra el oficial de justicia que sostiene el remo de plata del Almirantazgo. El capellán de la cárcel permanece de pie en el cadalso, junto al condenado. En el fondo, se avista la iglesia de Santa María de Rotherhithe. <<





24. Vista de la cárcel de Marshalsea, de Southwark, en 1773.

Con excepción del capitán Kidd, que estuvo encarcelado en Newgate, la totalidad de los piratas sometidos a juicio en Londres permanecieron en esta prisión. <<



25. El capitán Kidd encadenado. Tras ser ahorcado en Execution Dock, introdujeron el cadáver encadenado de Kidd en una jaula de hierro y lo colgaron de una horca de Tilbury Point, en la zona baja del estuario del Támesis. El artista se tomó algunas libertades y en el fondo incluye el taller de palazones de Blackwall: se trata de un destacado edificio a orillas del Támesis que, desde Tilbury, no resultaba visible. <<

26. Conjunto de cadenas de principios del siglo XVIII, procedente de la ciudad de Rye, en Sussex. Tanto en Gran Bretaña como en sus colonias de ultramar era corriente, a modo de advertencia dirigida a los marinos, exhibir los cadáveres de piratas célebres en la bocana de los puertos. <<



## CAPÍTULO 8

### ISLAS PIRATAS Y OTRAS GUARIDAS

**A** FINALES DEL VERANO DE 1692, llegaron a Inglaterra noticias de la catástrofe que se había producido en la isla de Jamaica: Port-Royal había sufrido un terremoto tan intenso que la tierra se tragó casas enteras y gran parte de la ciudad acabó bajo el mar. Según los informes, las dos terceras partes de los habitantes se habían ahogado o estaban sepultados bajo la madera y la manipostería de los edificios; además, como los sepulcros del cementerio sumergido se habían abierto, cadáveres durante muchos años enterrados flotaban de un extremo a otro del puerto. También llegaron relatos de marineros que usaron sus embarcaciones para saquear las casas y robar los anillos y los objetos de valor a los cadáveres flotantes. Un pastor local denunció que «una dotación de pillos indecentes que se hacen llamar corsarios se ha dedicado a abrir los almacenes y las casas abandonadas, a robar y a vaciar los bolsillos de sus vecinos mientras la tierra temblaba bajo sus pies, por lo que algunas casas se desplomaron instantáneamente sobre ellos; por otro lado, las prostitutas audaces que todavía siguen en la ciudad se muestran tan descaradas y ebrias como siempre».<sup>[1]</sup> En opinión de muchos, la catástrofe fue el castigo de Dios a una ciudad malvada e impenitente, morada de piratas y furcias y, por añadidura, el puerto más perverso de la cristiandad.

A medida que las cartas y los informes de los testigos presenciales llegaban, en Inglaterra acabaron convenciéndose de que lo que contaban era cierto. Un terremoto de gran magnitud había sacudido Jamaica entre las once y las doce de la mañana del 7 de junio de 1692 y afectado Port-Royal de cabo a rabo. Siguió dos temblores más, y el suelo se desplazó con una serie de ondulaciones por las cuales la arena de las calles sin pavimentar subió y bajó como el oleaje. Los edificios de ladrillo y de piedra, incluida la iglesia, se desplomaron; el muelle contiguo al puerto y dos calles enteras, con todas sus casas y tiendas, se hundieron en el mar. Tras el terremoto, se generó un maremoto que barrió la ciudad. «Sólo se veían muertos y agonizantes y sólo se oían gritos y llantos».<sup>[2]</sup> Aquel día murieron más de dos mil personas y otro tanto perdió posteriormente la vida a causa de las heridas sufridas o de las enfermedades. Quedaron tan pocas personas con vida que, durante mucho tiempo, los cadáveres permanecieron a la deriva o sin enterrar, sobre las rocas y las playas a las que los arrojó el oleaje. El carpintero John Pike escribió a su hermano y le contó que su casa se había hundido en el mar: «Perdí a mi esposa, a mi hijo, a un aprendiz, a una criada blanca, a seis esclavos y cuanto he tenido en este mundo. La tierra en la que me disponía a edificar cinco casas y donde había terreno para levantar diez más se ha hundido; un balandro de buenas dimensiones podría navegar por encima con la

misma facilidad con la que doblaría el cabo».<sup>[3]</sup>

La ciudad que quedó arrasada por el terremoto había sido uno de los puertos más ricos y ajetreados de América. Los ingleses arrebataron Jamaica a los españoles en 1655, y construyeron un fuerte en la punta de la estrecha lengua de tierra que, en el sur de la isla, se interna en las aguas azules del Caribe. La lengua de tierra formaba un gran puerto natural, y el fuerte se erigió en un sitio estratégico a fin de protegerlo de ataques. Al cabo de cuatro años, alrededor del fuerte había doscientas casas, así como talleres y almacenes. Port-Royal, nombre que la ciudad recibió cuando tuvo lugar la restauración de Carlos II, se convirtió en un próspero centro comercial entre Inglaterra y las colonias americanas. También pasó a ser uno de los principales puertos de trata de esclavos de las Antillas y, en el período que media entre 1671 y 1679, cerca de doce mil africanos negros desembarcaron de los barcos negreros anclados en el puerto. En 1680 vivían en la ciudad dos mil ochocientas cincuenta personas, tanto blancas como negras.<sup>[4]</sup> Dicha población incluía carpinteros, orfebres, peltreros, veleros, carpinteros de barco y marinos. Por encima de todos destacaban los comerciantes, que vivían «con el máximo esplendor, gran comodidad y abundancia, ya que estaban suntuosamente ataviados, atendidos y servidos por sus esclavos negros».<sup>[5]</sup>

Gran parte de Port-Royal parecía Bristol, Boston o cualquier puerto inglés o norteamericano de la época. Las viviendas de ladrillo y madera se apiñaban a lo largo de vías y callejas con conocidos nombres ingleses: Thames Street, Lime Street, Queen Street, Smith's Alley y Fishers Row. Había una iglesia anglicana, otra católica romana, un templo cuáquero y dos cárceles. También contaba con gran cantidad de tabernas, burdeles y «un montón de repugnantes furcias y vulgares prostitutas».<sup>[6]</sup> El prostíbulo más grande estaba a cargo de John Starr y disponía de veintiuna blancas y dos negras. La más famosa de las fulanas de Port-Royal fue Mary Carleton. Nació en Canterbury hacia 1634, y se dedicó a la delincuencia juvenil antes de dedicarse al teatro en Londres, en el que interpretó una obra titulada *The German Princess*, escrita específicamente para ella. En 1671, la detuvieron por robo y bigamia y la deportaron a Jamaica para cumplir condena. Una vez en Port-Royal, se dedicó a la prostitución y, durante dos años, llevó una vida escandalosa. La describieron como alguien «tan vulgar como la silla del barbero: en cuanto salía uno, entraba otro. Era astuta, mañosa, sutil y no dudaba en perseguir con ahínco los propósitos que le interesaban».<sup>[7]</sup>



Port-Royal se diferenciaba de Bristol o Londres por el clima y por la cantidad de bucaneros y piratas que frecuentaban los tugurios y las tabernas. Las condiciones tropicales, tan agradables en las laderas de las Blue Montains que se alzan sobre Kingston, resultaban asfixiantes en los días sin viento; además, las tormentas y huracanes ocasionales causaban muchos daños, tanto en las casas como en los barcos. De todas maneras, fueron los bucaneros los que dieron a la ciudad su reputación de perversa y los que le proporcionaron tantas riquezas. Los gobernadores de la isla les propusieron que utilizasen Port-Royal como base, con la esperanza de que la presencia de naves fuertemente artilladas desanimase a españoles y franceses y evitara que intentasen la captura de la plaza. Fue una política extraordinariamente fructífera. No se produjeron intentos graves de atacar Jamaica, y los comerciantes y tenderos de Port-Royal se enriquecieron con los botines obtenidos en los saqueos a las ciudades y los barcos españoles.

La propuesta se adecuaba a los propósitos de los piratas. Jamaica estaba bien situada en tanto base desde la que organizar ataques a los asentamientos españoles de América Central o a los navíos que se desplazaban entre las islas antillanas. Port-Royal se convirtió en el mejor puerto para amarrar y reparar sus naves, ya que contaba con las instalaciones para carenarlas y aparejarlas. En los años sesenta del siglo XVII, los piratas lo tuvieron todo a su favor. Es la época en la que Henry Morgan sentó sus reales en Port-Royal y atacó Portobelo, Maracaibo y Panamá. En la incursión a Portobelo, obtuvo tesoros de una magnitud fabulosa, la mayoría de los cuales dilapidó en las tabernas y los burdeles de Port-Royal. El derroche de los bucaneros se tornó legendario, y Charles Leslie lo describe con todo lujo de detalles en la historia de Jamaica publicada en 1740:

El alcohol y las mujeres redujeron sus riquezas hasta tal extremo que, en poco tiempo, algunos se vieron abocados a la mendicidad. Sabemos que en una sola noche llegaron a gastar de dos a tres mil piezas de a ocho; uno entregó quinientas a una furcia a cambio de verla desnuda. Tenían por costumbre comprar una pipa de vino, dejarla en la calle y obligar a beber a cuantos pasaban.

Esa existencia desenfundada tocó a su fin cuando, en 1671, tras el saqueo de Panamá, en virtud del cual la corte inglesa ya no pudo sostener por más tiempo la piratería contra España, Morgan y el gobernador sir Thomas Modyford fueron llamados a Inglaterra. Dos décadas más tarde y después del terremoto, muchos de los habitantes que sobrevivieron cruzaron el puerto hasta Kingston y trasladaron consigo sus actividades. Un trozo de la lengua de tierra que sobresalía de Port-Royal había quedado sumergido y, durante setenta años, lo único que perduró de la ciudad fue una isla. De todos modos, los transbordadores de Kingston siguieron cruzando de un lado a otro del puerto y los barcos no renunciaron a fondear al abrigo de la isla. La Marina real utilizó la ciudad como base y, paulatinamente, Port-Royal se recuperó, aunque jamás volvió a ser la de antes. Los piratas ya no eran bien recibidos y el gobernador Hamilton incluso entregó a los corsarios cartas de marca mediante las cuales los autorizó a «abordar, tomar y prender todas las naves y barcos piratas, así como a sus comandantes, oficiales y tripulaciones».[8]

Port-Royal dejó de ser famosa como refugio de los piratas para convertirse en el sitio donde los ahorcaban. Charles Vane, cuyos hombres en 1718 habían torturado cruelmente a la dotación de dos balandros en las proximidades de las Bahamas y atacado transportes que hacían la ruta del Caribe, naufragó en una pequeña isla del golfo de Honduras. Poco más tarde, lo rescató un barco que se dirigía a Jamaica, pero un antiguo bucanero lo reconoció y lo entregó a las autoridades. Vane fue juzgado por el tribunal del Vicealmirantazgo que el 22 de marzo de 1720 se reunió en Spanish Town. Lo declararon culpable de piratería y lo ahorcaron en Gallows Point, un penoso sector de playa contiguo a Port-Royal, en el que en noviembre del mismo año hicieron lo propio con *Calico Jack*.

En Gallows Point se siguieron celebrando ejecuciones de piratas. En mayo de 1722, ahorcaron a cuarenta y un hombres de una tripulación de cincuenta y ocho piratas. Entre septiembre de 1724 y mayo de 1725, John Eles, carpintero de Port-Royal, envió al Consejo una factura de 25 libras por la construcción de cinco patíbulos.[9] Un siglo después, Port-Royal seguía siendo escenario de ejecuciones. En 1823, el capitán Boteler, del *Gloucester*, de la Armada británica, fue testigo del ahorcamiento de veinte piratas españoles:

A primera hora de la mañana, las lanchas del *Gloucester*, guarnecidas y artilladas con una guardia de tambores y pífanos de los infantes de marina, se dirigieron a Kingston y regresaron en procesión remolcando el bote con el capitán y nueve piratas, mientras los tambores y los pífanos interpretaban *Dead March in Saul*, *Adeste Fideles*, etcétera. A la mañana siguiente, ejecutaron a los diez restantes..., un espectáculo estremecedor. No vi a nadie que se dirigiese a la muerte aparentemente con más despreocupación. Antes de subir la escala, el capitán pidió a sus hombres que recordasen que se hallaban en presencia de forasteros y que murieran como españoles.[10]

Madagascar, en el océano Índico, es otra plaza que alcanzó categoría de leyenda en tanto isla pirata. Los marinos que retornaban de Oriente referían historias de un reino tropical llamado Libertalia, en el que una comunidad de piratas había elaborado sus propias leyes y donde vivían como señores en medio de lujos inimaginables.

«Contraían matrimonio con las negras más hermosas y no sólo con una o dos, sino con tantas como les apetecía; en consecuencia, cada uno tenía un serrallo tan numeroso como el del gran señor de Constantinopla; sus esclavos se dedicaban a plantar arroz, pescar, cazar y otras actividades; también tenían otros esclavos y en tanta abundancia que, por así decirlo, vivían bajo su protección».<sup>[11]</sup> Como sucede con tantas leyendas piratas, parte de los comentarios son veraces, pero la verdadera imagen no era tan idílica como parece.

En 1506, los exploradores portugueses descubrieron la enorme isla de Madagascar, más grande que California y con una superficie dos veces mayor que la de Gran Bretaña. Ocasionalmente, los barcos que iban y volvían de la India fondeaban en sus bahías y, durante el siglo XVII, se convirtió en base de los corsarios y bucaneros que utilizaron el puerto natural de la isla Santa María, en la costa nororiental. El antiguo bucanero Adam Baldrige llegó a la isla en 1691 y organizó una factoría. Durante seis años, realizó lucrativos negocios, pues proporcionó alimentos y bebida a piratas y corsarios a cambio del oro y la plata saqueados, así como de sedas y esclavos que envió a los comerciantes de Nueva York. En abril de 1698, cuando el capitán Kidd llegó a la isla Santa María, Edward Welsh había sustituido a Baldrige en tanto comerciante residente.<sup>[12]</sup>

Hacia 1696, Abraham Samuel estableció otra colonia pirata en Fort-Dauphin, en el extremo meridional de Madagascar. Había sido intendente de un buque pirata y atracado en la isla Santa María con una de sus presas. Atacado por los habitantes de la zona, Samuel huyó al asentamiento francés abandonado de Fort-Dauphin. Los nativos le dieron la bienvenida y lo aclamaron como heredero del trono de su reino. Se hizo llamar rey Samuel, montó su negocio de comerciante y dispuso de guardia personal armada y de un harén. Había otro reino diminuto, gobernado por James Plantain, que se hacía llamar rey de Ranter Bay, algunos kilómetros al norte de isla Santa María. Al igual que Samuel, Plantain vivía «con muchas esposas, a las que mantenía en gran sometimiento... Vestían las sedas más finas y algunas lucían collares de diamantes».<sup>[13]</sup>

# EL OCÉANO ÍNDICO, hacia el 1700





En 1695, Henry Avery zarpó de Madagascar con una flota de seis naves y capturó el *Ganj-i-sawai*, el barco con el tesoro del Gran Mongol. Thomas Tew partió de Rhode Island rumbo a Madagascar y estableció un lucrativo tráfico entre los piratas y los comerciantes de Nueva York y Boston. Alguien que visitó la isla en 1700 declaró que había visto diecisiete naves piratas, y que allí vivían alrededor de mil quinientos hombres.

Los reinos piratas de Madagascar se desmoronaron al mismo tiempo que Fletcher Christian y los amotinados de la *Bounty*, de la Armada británica, descubrían que la vida en las islas Pitcairn, en compañía de las jóvenes tahitianas, se trocaba en una encarnizada lucha por la supervivencia y el liderazgo. Estallaron rivalidades internas y disputas con los habitantes autóctonos, a lo que, en el caso de Madagascar, hay que sumar las enfermedades tropicales, que se cobraron su precio. En 1711, cuando visitó Ciudad de El Cabo, el capitán Woodes Rogers habló con un inglés y con un irlandés que habían compartido varios años con los piratas de Madagascar: «Me contaron que esos pobres desgraciados, que habían hecho tanto ruido en el mundo, se habían reducido a sesenta o setenta y la mayoría era muy pobre y despreciable, incluso para los nativos, con cuyas mujeres se habían casado».<sup>[14]</sup>

Otra zona del mundo muy frecuentada por bucaneros y piratas fue el litoral de América Central. Tanto en la bahía de Campeche como en el golfo de Honduras existían comunidades de leñadores. Muchos piratas hallaron refugio ocasional entre esos hombres y, por su parte, los leñadores se sumaron frecuentemente a la tripulación de los corsarios y piratas que, de manera intermitente, guerrearon con los colonizadores españoles de la región.

El capitán Nathaniel Uring pasó cuatro o cinco meses con los leñadores que vivían y trabajaban a orillas del río Belice, en el golfo de Honduras. La experiencia le resultó desagradable. Describió a los leñadores como «... una tosca pandilla de borrachos, algunos de los cuales han sido piratas y la mayoría marineros; su principal deleite corresponde a la bebida».<sup>[15]</sup> Solían beber ponche de ron, vino, cerveza o sidra a barriles, hasta que se desplomaban sin sentido y, cuando se recuperaban, volvían a beber. A veces, pasaban una semana de esa guisa, casi sin moverse. Ocurría lo mismo con los leñadores de la bahía de Campeche, que eran más activos y ruidosos. Según Dampier, esperaban a que llegasen los barcos de Jamaica a recoger los palos para subir a bordo y gastar treinta o cuarenta libras en juergas de alcohol y jaranas. Esos episodios duraban tres o cuatro días seguidos y resultaban todavía más animados por los cañonazos procedentes de las naves, acompañamiento imprescindible cuando se brindaba a la salud de alguien.<sup>[16]</sup>

Los taladores de palos de Campeche tenían una fama no muy distinta a la de los bucaneros originales que cazaron ganado salvaje en la isla de la Hispaniola: hombres aguerridos que se ganaron a duras penas la vida en condiciones primitivas y que no estuvieron limitados por las imposiciones de la sociedad civilizada. También hubo otras semejanzas. Del mismo modo que los españoles expulsaron de la Hispaniola a

los cazadores, creando de este modo un grupo de piratas merodeadores y sedientos de venganza, los leñadores de palos de Campeche también se vieron empujados a la piratería. En 1720, Jeremiah Dummer escribió al Consejo de comercio y plantaciones para denunciar que, tras la firma del Tratado de Utrecht, los españoles habían abordado las naves dedicadas al tráfico de palos en la bahía de Campeche y el golfo de Honduras, y habían afectado tanto el comercio que, «desde entonces, los marineros dedicados a él, en número de tres mil, se han convertido en piratas e infestado nuestros mares».<sup>[17]</sup>

Las cosas, sin embargo, no respondían tan alegremente a esa simple regla de tres. Como apuntó el capitán Uring, muchos de los leñadores habían sido piratas, y resulta evidente que algunos también habían dedicado tiempo a saquear los mercantes que pasaban o atacar las aldeas indias de la costa. Además, es harto improbable que hubiese más de un millar de hombres dedicados a la tala de palos. En 1676, Dampier trabajó un año con los leñadores y, según sus cálculos, había de doscientos sesenta a doscientos setenta hombres en la zona de la laguna de Términos, centro principal de este negocio.<sup>[18]</sup>

No es de extrañar que los leñadores de palo de Campeche se abandonaran a la bebida o a la piratería, ya que la vida en la bahía del mismo nombre era bastante desagradable. Casi toda la zona estaba ocupada por manglares, así como por lagos y lagunas plagados de mosquitos. En las aguas se apiñaban los cocodrilos. Parásitos desagradables como el *Dracunculus medinensis* atacaban la piel de los pies y los tobillos, y por todas partes había moscas que picaban. Construyeron chozas primitivas a orillas de los ríos en las que crecían los palos. Dormían en estructuras de madera erigidas a un metro del suelo, ya que en la estación de las lluvias la zona se inundaba. Al levantarse, se topaban con medio metro de agua y dedicaban el día a cargar los palos en canoas y trasladarlos hasta un punto en el que los barcos pudieran recogerlos. Durante la estación seca, se dedicaban a la tala. Se trataba de un trabajo agotador: los árboles tenían de 1,50 a 1,80 metros de circunferencia y en ocasiones era necesario volarlos con pólvora para derribarlos. Cortaban el tronco en trozos y le quitaban la corteza, a fin de dejar al descubierto el centro de color castaño rojizo, del que se extraía un valioso pigmento rojo utilizado para teñir telas. La madera del palo de Campeche (*Haematoxylon campeachianum*) también se utilizaba con fines medicinales.

Dampier calculó que el tráfico de palos de Campeche fue uno de los más rentables para Inglaterra, si bien nunca alcanzó los beneficios de la trata de esclavos o del tráfico de tabaco. Según un informe oficial, en los cuatro años que median entre 1713 y 1716, a Inglaterra se exportaron 4965 toneladas de palo de Campeche, por un valor no inferior a las 60 000 libras anuales.<sup>[19]</sup> Por comparación, anualmente las colonias de Virginia y Maryland exportaban a Inglaterra 70 000 pipas de tabaco, valoradas en 300 000 libras por año. La tala de palos de Campeche siempre fue una industria secundaria, practicada por unos pocos centenares de antiguos marineros y

piratas en un rincón perdido del globo.

Cuando fueron expulsados de la bahía de Campeche, muchos leñadores pusieron rumbo a las Bahamas. El puerto de Nassau, en la isla de Nueva Providencia, se convirtió en centro de otra comunidad de piratas y desempeñó la función de punto de reunión de las naves que operaron en el Caribe y en el océano Atlántico. El jefe oficioso de esa comunidad fue el capitán Jennings, «hombre bastante comprensivo y con buenas haciendas». Según la *General History of the Pirates*, de Johnson, entre los capitanes piratas que en 1716 emplearon Nassau de base figuran Benjamin Hornigold, Edward Teach, John Martel, James Fife, Christopher Winter, Nicholas Brown, Paul Williams, Charles Bellamy, Oliver la Bouche, el comandante Penner, Edward England, T. Burgess, Thomas Cocklyn, R. Sample y Charles Vane. Stede Bonnet, Howell, Davis, Nichols, Miller, Napin, Fox, Porter, Macarty, Bunce, Leslie, John Rackam, Mary Read y Anne Bonny también utilizaron como punto de encuentro el magnífico puerto natural de Nassau.

Las autoridades estaban muy preocupadas por lo que constantemente se describía como un «nido de piratas». Se multiplicaron las denuncias de ataques piratas en las Antillas, y un informe del Consejo de comercio y plantaciones advertía a Londres de que las Bahamas carecían hasta tal extremo de defensas que la mayoría de los habitantes había huido, por lo que las islas estaban expuestas «a ser saqueadas y asoladas por los piratas, y existe el peligro de que nuestra Corona de Gran Bretaña las pierda».<sup>[20]</sup>

El 3 de septiembre de 1717, el secretario Addison comunicó que el soberano había ordenado la aplicación de tres medidas contra los piratas de las Antillas: la primera consistía en enviar tres buques de guerra al Caribe; la segunda fue la publicación de una proclama que garantizaba el perdón de Su Majestad a los piratas que se entregasen y, la tercera, el nombramiento del gobernador de las Bahamas «que tendrá autoridad para expulsar a los piratas de Harbour Island y Providencia».<sup>[21]</sup>

El elegido para desempeñar esa tarea fue el capitán Woodes Rogers, que se convirtió en uno de los héroes de la guerra contra los piratas. Era hijo de un capitán y había nacido en Bristol en 1679. Se formó como marino y, por lo visto, ocupó un lugar destacado en la vida social de Bristol. En 1705, contrajo matrimonio con Sarah, hija del almirante sir William Whetstone, y el mismo año su ciudad lo nombró ciudadano honorario.<sup>[22]</sup> En 1708, organizó y asumió el mando de una travesía corsaria que lo llevó a dar la vuelta al mundo. El viaje estaba patrocinado por el alcalde y la corporación de Bristol, y el jefe supremo del Almirantazgo encomendó a Woodes Rogers la misión de atacar naves francesas y españolas. También se aseguró los servicios como piloto de William Dampier, de cincuenta y seis años: el antiguo bucanero y explorador era el hombre idóneo, pues ya había circunvalado el globo en dos ocasiones y se trataba de un navegante altamente experimentado. Los barcos de la expedición eran el *Duke*, de 310 toneladas y treinta cañones, y el *Dutchess*, de 260 toneladas. El 2 de agosto de 1708, se hicieron a la mar y pusieron rumbo al sur, a las

islas Canarias.

Woodes Rogers demostró su valía como comandante severo y capacitado. Sofocó varios motines, sobrevivió a calmas y tempestades y abordó y capturó alrededor de veinte barcos. En una batalla campal cercana a la costa de California, resultó gravemente herido: «Me dispararon en la mejilla izquierda, la bala me arrancó gran parte de la mandíbula superior y varios dientes, algunos de los cuales rodaron por la cubierta en la que me desplomé».<sup>[23]</sup> Varios días después, en una refriega con un enorme barco español de 900 toneladas y sesenta cañones, fue nuevamente herido, en este caso por una astilla de madera que le atravesó el tobillo y le arrancó parte del talón. Sin amilanarse, siguió dando órdenes y mantuvo el dominio sobre sus tripulantes, en ocasiones rebeldes.

En 1711, la expedición regresó a Inglaterra con un generoso botín de lingotes de oro, piedras preciosas y sedas, obtenido en el saqueo de las naves abordadas durante el trayecto. Calcularon que el valor total del saqueo ascendía a 800 000 libras. Las dos terceras partes fueron a parar a manos de los armadores y los valedores, mientras que los oficiales y la tripulación se repartieron el otro tercio. Woodes Rogers escribió un ingenuo y marinero relato de su travesía, publicado en 1712 con el título de *A Cruising Voyage Round the World* [Una travesía alrededor del mundo]. Fue muy popular y, en pocos años, se publicaron tres ediciones. Con la cara surcada de cicatrices y, sin duda, cojeando a causa de la herida en el tobillo, el capitán Rogers se reunió con su familia en su casa de Queen Square, de Bristol.

Woodes Rogers fue el hombre escogido para ocupar el cargo de gobernador de las Bahamas. No es de extrañar que los comerciantes de Londres y Bristol asegurasen al soberano que lo consideraban «una persona que, en todos los sentidos, está preparada para tamaña empresa».<sup>[24]</sup> Entre sus instrucciones, figuraba la de utilizar los medios que considerase necesarios para acabar con la piratería. También viajó con él la real amnistía que se concedería a todos los piratas que se rindiesen antes del 5 de septiembre de 1718.

El 11 de abril de 1718, Rogers zarpó a bordo del *Delicia*, gran velero que anteriormente había sido mercante, acompañado del *Mildford* y del *Rose*, ambos de la Armada británica, y de dos balandros. El 26 de julio, llegó a la isla de Nueva Providencia y se topó con una nave francesa envuelta en llamas en el puerto de Nassau. Los piratas comandados por Vane la habían incendiado a fin de repeler al *Rose*, que se había adelantado a la escuadra y arribado la tarde anterior. Cuando el *Delicia* y el *Mildford* entraron en puerto, Vane llegó a la conclusión de que la situación era demasiado desfavorable y emprendió la huida. Disparó cañonazos con actitud desafiante e hizo ondear la bandera negra en el calcés de su balandro.

El nuevo gobernador desembarcó y tomó posesión del fuerte, «desde el cual leí la misión de Su Majestad en presencia de mis oficiales, soldados y de unos trescientos lugareños, que me recibieron sobre las armas y manifestaron alegría por la reintroducción del gobierno».<sup>[25]</sup> Era mucho lo que había que hacer. En primer lugar,

Woodes Rogers formó el Consejo y designó al secretario general y al juez principal. Ordenó la reparación del fuerte, que estaba en situación penosa, ya que hacía poco que se había desplomado el baluarte que miraba al mar. Ordenó el montaje de cañones para defender el puerto, y envió al capitán Hornigold a capturar a Vane y a los piratas. Hornigold había sido cabecilla pirata, pero optó por rendirse y aceptar la amnistía real.

Tras perseguir a Vane y perderlo, ya que su balandro era un velero extraordinariamente veloz, Hornigold prosiguió con las patrullas. En octubre, atrapó a una pandilla de piratas en la isla Gran Exuma, situada 210 kilómetros al sudeste de Nueva Providencia. Todos habían aceptado el perdón real, pero habían vuelto a la piratería. El gobernador Rogers decidió darles un escarmiento y convertirlos en ejemplo. El martes 9 de diciembre de 1718, en el salón del cuerpo de guardia de Su Majestad en Nassau, se reunió el tribunal del Almirantazgo.<sup>[26]</sup> Bajo la presidencia del gobernador fueron convocados siete miembros de la comisión: William Fairfax, juez del Almirantazgo, tres civiles y los capitanes Wingate Gale, Josias Burges y Peter Courant. El registrador inauguró la sesión leyendo el encargo especial del gobernador para reunir al tribunal de acuerdo con los términos de la reciente acta parlamentaria en favor de la supresión de la piratería.

Se juzgaba a diez hombres: a John Augur, antiguo capitán del balandro *Mary*, de Providencia; a William Cunningham, artillero de la goleta *Batchelors Adventure*; a John Hipps, contramaestre del balandro *Lancaster*, y a los marineros Dennis McCarthy, George Rounsivel, William Dowling, William Lewis, Thomas Morris, George Bendall y William Ling. A los prisioneros sólo se los acusaba de un delito, pero era irrecusable: tras aceptar la amnistía real habían caído en sus anteriores actividades deleznable de robo y piratería y el 6 de octubre se habían reunido «en una isla deshabitada y conocida como Green Cay» para amotinarse, robar y tomar por medios piratas el *Mary*, la *Batchelors Adventure* y el *Lancaster*, así como sus cargamentos y aparejos; por añadidura, habían abandonado en Green Cay al comerciante James Kerr y a otros mientras navegaban hacia Gran Exuma.

Los detenidos se declararon inocentes y se oyó el testimonio de diversos testigos. A continuación, interrogaron individualmente a los acusados. Sólo John Hipps logró demostrar que lo habían obligado a unirse a los piratas y lo absolvieron. A los demás, los condenaron a muerte. Estipularon que la ejecución tendría lugar la mañana del 12 de diciembre. El informe oficial de lo que ocurrió es probablemente la descripción más intensa que existe de una ejecución de piratas:

Por lo cual, alrededor de las diez, los prisioneros fueron liberados de los grilletes y entregados al cargo y cuidado de Thomas Robenson, caballero, oficial de justicia preboste del día que, según la costumbre que se respeta en estos casos, los maniató y ordenó al guardia al que habían nombrado ayudante que los condujera a lo alto de las murallas que daban al mar, perfectamente protegidas por el gobernador, los soldados y los habitantes en número aproximado de cien. A petición de los condenados, se leyeron varias plegarias y salmos elegidos, a los que todos los presentes se sumaron. Cuando acabó el oficio, el oficial de justicia recibió la orden e hizo bajar a los condenados por la escala proporcionada con ese fin, que llegaba al pie de la muralla, donde se había erigido el cadalso; allí se izó la bandera negra; debajo había una tarima, sustentada por tres

pipas [barriles de gran tamaño], hasta la que ascendieron por otra escala, y el verdugo les colocó las sogas con la misma habilidad que si hubiera sido ayudante en Tyburn. Les concedieron tres cuartos de hora bajo el cadalso, que dedicaron a entonar salmos y a exhortaciones a sus antiguos compañeros; otra clase de espectadores se aproximaron tanto como pudieron al pie del cadalso, mejor dicho, tanto como estuvo dispuesta a permitirlo la guardia de los oficiales de justicia. A continuación, el gobernador ordenó al oficial de justicia que se aprestase y, con todos los condenados preparados, el gobernador consideró que debía dar la orden de desatar a George Rounsivel; cuando movieron las cuerdas que rodeaban las pipas, la tarima cayó, y los ocho quedaron colgando.<sup>[27]</sup>

Al final de su informe, el gobernador Rogers incluyó una descripción breve pero igualmente gráfica de cada uno de los ocho ejecutados. Así es como sabemos que John Augur rondaba los cuarenta años y había sido un reconocido capitán en Jamaica antes de comandar naves piratas. Se mostró muy arrepentido y, antes de la ejecución, no se lavó, afeitó ni cambió de ropa. Aceptó el vaso de vino que le ofrecieron en las murallas del fuerte y, al beber, brindó por el éxito del gobernador y de las islas Bahamas. William Cunningham, de cuarenta y cinco años y antiguo artillero de Barbanegra, también se mostró muy arrepentido y consciente de su culpabilidad.

Dennis McKarthy se comportó de forma muy distinta. El que había sido abanderado de la milicia y contaba veintiocho años se cambió la gorra y se puso ropa limpia, adornada con largas cintas azules a la altura del cuello, las muñecas y las rodillas. Subió alegremente a la muralla y aseguró que recordaba los tiempos en los que en la isla había muchos valientes a los que no les habría gustado verlo morir como un perro. Se quitó los zapatos, los arrojó muralla abajo y añadió que había prometido que no moriría con los zapatos puestos. Saltó al cadalso con la misma agilidad que habría mostrado para participar en la lucha por una presa, ilusión acrecentada por las cintas típicas de los capturadores de presas, que la brisa hizo revolotear.

El gobernador describió a William Dowling, de veinticuatro años, como un pirata aguerrido que había llevado una vida malvada. William Lewis, de aproximadamente treinta y cuatro años, también era un pirata duro y un antiguo capturador de presas. No mostró el menor temor ante la muerte y pidió alcohol para compartirlo con sus compañeros de cadalso y con el público. Tilomas Morris, de veintidós años, era un joven e incorregible pirata. Durante el juicio había sonreído a menudo y llegó a las murallas ataviado más o menos como McKarthy, aunque sus cintas no eran azules, sino rojas. Inmediatamente antes de que lo ahorcasen, declaró con tono desafiante que se arrepentía de no haber sido una plaga incluso peor para las islas. George Bendall, de dieciocho años, reconoció que hasta entonces nunca había sido pirata. Adoptó una actitud tosca y, según el informe, mostró «propensiones malvadas, de las que suelen contagiarse los jóvenes más disolutos». William Ling, de treinta años, no tenía mucho que decir en su defensa y cuando Lewis pidió vino espetó que, en un momento como ése, el agua era más adecuada.

La ejecución de los piratas en Nassau supuso el fin de Nueva Providencia como refugio pirata, si bien no significó la conclusión de la piratería en Bahamas. Woodes Rogers había desarrollado ambiciosos planes con el propósito de fortalecer las

defensas de la isla. Encomendó a tres compañías de la milicia que evitasen los ataques por sorpresa. Ordenó construir cureñas para los cañones sin montar, mandó erigir una empalizada alrededor del fuerte e hizo limpiar las calles, que estaban invadidas por la vegetación tropical. Lamentablemente, sólo disponía de una exigua cantidad de efectivos y muchos de los soldados y marineros que habían navegado con él fueron víctimas de fiebres y enfermedades. Por si eso fuera poco, tuvo la sensación de que las mismas autoridades que lo habían nombrado lo abandonaban. No obtuvo respuesta a las peticiones de ayuda que envió a Inglaterra, y se sintió cada vez más aislado.

En febrero de 1720, envió una colérica carta al Consejo de comercio y plantaciones y se lamentó de que había «quedado en el mayor de los peligros por parte de los barcos de Su Majestad», que lo abandonaron en la isla con un puñado de enfermos y el encargo de combatir a quinientos piratas.<sup>[28]</sup> El gobernador de Carolina del Sur corroboró la situación precaria de Rogers y advirtió a las autoridades londinenses de que, a menos que estacionasen buques de guerra en el puerto de Nassau, los piratas o los españoles entrarían y se convertirían en dueños y señores de la isla. «Se calcula que los piratas que todavía andan sueltos son cerca de dos mil y, de ellos, Vane, Thatch y otros juraron tomar nuevamente posesión de Providencia en poco tiempo».<sup>[29]</sup> Rogers insistió en los planes para incrementar las defensas de la isla, pero se topó con la apatía y la indiferencia de los habitantes y el silencio más absoluto desde Inglaterra. Tanto esfuerzo lo agotó y, al cabo de dos años, la enfermedad le obligó a volver a Inglaterra. Como gobernador, lo sustituyó George Phenny, que carecía del espíritu indomable de Rogers y fue víctima de la corrupción que campaba por sus respetos en la colonia.

Consternado por los informes que llegaban de Nassau, Rogers solicitó al rey que lo restituyera en el puesto de gobernador. Su petición contó con el apoyo de veintinueve caballeros influyentes, incluidos sir Hans Sloane, lord Montague y gobernadores y antiguos gobernadores de varias colonias americanas, como Alexander Spotswood, de Virginia, y Samuel Shute, de Massachusetts. Phenny fue llamado a Inglaterra y, en el verano de 1729, Woodes Rogers zarpó rumbo a Nueva Providencia en compañía de su hijo y su hija. Habían ampliado sus competencias y cobraría un salario anual de 400 libras como capitán general y gobernador en jefe. Volvió a abordar proyectos para mejorar las defensas y el bienestar de la colonia, incluido un plan para fomentar el cultivo de algodón y de caña de azúcar. El problema principal radicaba en la escasa población de la isla, compuesta por 446 hombres y mujeres blancos, 489 niños blancos, 275 negros sanos y 178 niños negros.<sup>[30]</sup> Aunque la asamblea isleña se opuso a sus planes, Woodes Rogers consiguió construir un nuevo cuartel para albergar a la guarnición portuaria. La enfermedad volvió a afectarlo y, a pesar de que realizó una visita a Carolina del Sur para cambiar de aires, no recuperó sus fuerzas de antaño y falleció en Nassau el 15 de julio de 1732.

En 1729, antes de abandonar Inglaterra por última vez, Rogers encargó un retrato familiar a William Hogarth, que a la sazón era un joven de poco más de treinta años. El cuadro, que actualmente forma parte de las colecciones del londinense National Maritime Museum, es pequeño pero encantador. El recién nombrado gobernador está sentado en el exterior del fuerte de Nassau, que había mandado reparar y que fue escenario del juicio y la ejecución de los piratas. Lleva en la mano un compás que simboliza sus aptitudes como navegante, y a su lado hay un globo terráqueo que representa su travesía alrededor del mundo. Su hijo William sostiene un mapa en el que aparece una parte de la isla de Nueva Providencia. Su hija Sarah está sentada y, a su lado, se encuentra un perro de aguas. Detrás hay una criada, de pie, con un frutero en las manos. En la muralla del fuerte, por encima de la cabeza de Woodes Rogers, figura el siguiente lema, adecuadamente decidido y optimista: *Dum spiro, spero* (mientras respiro tengo esperanzas); más allá, en el puerto, un barco dispara una salva. El cuadro es un modesto homenaje al hombre que expulsó a los piratas de su lugar de reunión en las Bahamas, un hombre que desempeñó un papel decisivo a la hora de poner fin al reinado de los piratas en el Caribe.



## CAPÍTULO 9

### BALANDROS, GOLETAS Y FILMOGRAFÍA PIRATA

**L**AS NAVES PIRATAS REQUERÍAN tres cosas: debían ser veloces, maniobrables y estar bien artilladas. Un barco veloz permitía a los piratas capturar su presa y, para alejarse con gran rapidez, según palabras del capitán Johnson, «un ligero par de talones resulta Utilísimo para capturar o para librarse de la captura». Precisamente por ese motivo muchos piratas de las Antillas utilizaron los balandros de un solo palo contruidos en Bermuda y Jamaica, cuya fama de gran rapidez era más que merecida. Los piratas los mantuvieron en buenas condiciones y los carenaron regularmente para que los cascos estuviesen limpios y libres de algas. Por regla general, con dichos balandros solían escapar de cualquier navío que los persiguiera. En 1718, cuando los balandros piratas de Vane atacaron transportes en el puerto de Nueva Providencia, en las Bahamas, las autoridades enviaron bajeles en su persecución, «pero cuando salieron al mar, nuestros veleros renunciaron a seguirlo pues descubrieron que [Vane] los adelantaba al doble de velocidad».<sup>[1]</sup>

Los corsarios berberiscos del Mediterráneo emplearon galeras de remos impulsadas por los galeotes. Se trataba de naves largas, finas y afamadas por su velocidad, ante las cuales los veleros encalmados por las brisas suaves del Mediterráneo quedaban a su merced. Los remos desempeñaban la función propulsora, por lo que las naves eran de fácil maniobrabilidad y abordaban rápidamente a sus víctimas. Si el viento arreciaba, los corsarios izaban una vela latina de grandes dimensiones en el único palo situado en el medio del barco. Las galeras estaban artilladas con uno o más cañones de gran tamaño en las amuras y cañones giratorios colocados a proa y a popa, si bien el armamento principal era la dotación de un centenar de combatientes que abordaban a la presa y sofocaban hasta el último ápice de resistencia.

El barco pirata también debía contar con buena navegabilidad: tenía que ser capaz de superar las tormentas locales y de realizar largas travesías por mar, en ocasiones, transoceánicas. Uno de los aspectos más impresionantes de los piratas de comienzos del siglo XVIII corresponde a los enormes recorridos que hicieron en busca de presas: navegaron por el litoral americano desde Terranova hasta el Caribe, cruzaron el Atlántico para llegar a la costa africana de Guinea, doblaron el cabo de Buena Esperanza y se dirigieron a Madagascar con el propósito de saquear barcos en el océano Índico.

El armamento de la nave escogida no tenía tanta importancia como la velocidad y la navegabilidad, porque siempre existía la posibilidad de añadir cañones. Dado que

dicha instalación se realizaba en un lugar aislado, fuera del alcance de las autoridades, no existen registros oficiales, aunque la lectura atenta de la *General History of the Pirates*, de Johnson, apunta a que era habitual que los piratas tomaran una nave y pusieran a trabajar al carpintero y a los artilleros. El capitán Edward England capturó el *Pearl* y «lo aprestó para el ejercicio pirata»: lo rebautizó con el nombre de *Royal James* y se dirigió a las Azores para saquear barcos.<sup>[2]</sup> En 1721, cuando se apoderaron del *Gambia Castle*, Edward Lowther y sus amotinados «derribaron los camarotes, lo pusieron a nivel a proa y a popa, prepararon pabellones negros, lo rebautizaron con el nombre de *Delivery*» y zarparon «en busca de fortuna por los mares».<sup>[3]</sup>

La explicación más pormenorizada de la modificación de una nave aparece en el capítulo del libro de Johnson dedicado a Bartholomew Roberts. En 1721, cuando capturaron el *Onslow*, Roberts y sus hombres decidieron quedárselo y utilizarlo. Se trataba de un excelente barco con estructura de fragata, propiedad de la Royal Africa Company, que era la empresa que lo utilizaba. Se aprestaron a «introducir las modificaciones necesarias para convertirlo en un bajel pirata; echaron abajo los mamparos y lo pusieron a nivel, por lo que, en todos los aspectos, quedó tan adecuado para sus fines como cualquier otra nave al uso; le asignaron el nombre de *Royal Fortune* y lo artillaron con cuarenta cañones».<sup>[4]</sup> Al igual que en el caso del barco de Lowther, los piratas retiraron los mamparos o paredes interiores situadas bajo cubierta, instalados para sujetar la carga del gran buque mercante, así como el castillo de proa, y bajaron el alcázar para que toda la cubierta quedase a nivel. Seguramente, a continuación los hombres de Roberts trasladaron los cañones del primer *Royal Fortune* y los colocaron junto a los que ya tenía el *Onslow*. Tuvo que ser necesario abrir varias portas de cañones adicionales, lo que sin duda no representó problema alguno para los carpinteros. El resultado fue un impresionante buque de guerra que habría estado a la altura del más grande de los grandes veleros mercantes, y habría hecho picadillo a cualquier barco mercante medio que ejerciera su actividad comercial a uno u otro lado del Atlántico. A las pocas semanas de apoderarse del *Onslow*, Roberts tuvo la desdicha de toparse con un navío militar al mando de un comandante decidido.

Además de la velocidad, la navegación y el armamento, en el caso de un barco pirata el tamaño también era importante. En igualdad de condiciones en cuanto a los requisitos mencionados, una nave de gran tamaño era más veloz y tenía más posibilidades de capear temporales que otra menor. El barco grande también servía de plataforma para instalar más cañones. Por otro lado, disponer de un barco pequeño tenía sus ventajas. Resultaba mucho más sencillo vararlo y darle la vuelta a fin de carenarlo. Por añadidura, un barco de poco calado podía ocultarse en aguas someras, así como en arroyos y estuarios por los que un buque de guerra no estaba en condiciones de navegar. En 1712, el gobernador Hunter escribió desde Nueva York: «Esta costa ha sido muy atacada por diversos corsos pequeños que, al contar con la

ventaja de los remos y la posibilidad de navegar por aguas poco profundas, permanecen fuera del alcance de los navíos de guerra de Su Majestad». <sup>[5]</sup>

A diferencia de la Marina real, la East Indian Company y los comerciantes de Londres o Boston, los piratas no podían construir un barco por encargo. Sólo adquirirían las naves que se cruzaban en su camino; mejor dicho, las que estaban en condiciones de alcanzar y capturar. Dado que sus barcos eran robados, no les quedaba más opción que ser oportunistas. La mayoría de los buques piratas eran presas, es decir, barcos capturados por la fuerza o por la amenaza de ejercer la fuerza, tanto en alta mar como en puerto. Al actuar fuera de la ley, los piratas no podían acudir a los tribunales de presas marítimas para que valoraran y vendiesen los barcos capturados, que era la práctica habitual de los capitanes corsarios. Una vez saqueado, los piratas incendiaban el barco o lo abandonaban a la deriva. Sin embargo, si al capitán pirata le gustaba, se quedaba con la nave para uso personal o la empleaba como escolta.

Unos pocos barcos piratas fueron tomados por miembros de la tripulación que conspiraron y sojuzgaron al capitán y a los efectivos que le eran leales. El ejemplo más llamativo es el de Henry Avery, segundo oficial del mercante *Charles*. Mientras estaba anclado en La Coruña y el capitán dormía la mona, Avery organizó un motín y tomó la nave. La rebautizó con el nombre de *Fancy*, navegó hasta Madagascar y llevó a cabo una sucesión de saqueos que lo convirtieron en el pirata más famoso de su época. El capitán depuesto fue desembarcado en el litoral africano. Entre 1715 y 1737, se produjeron cuarenta y ocho motines, la tercera parte de los cuales desembocaron en piratería. <sup>[6]</sup> Esas cifras apuntan que, en dicho período, sólo diecinueve o veinte barcos piratas fueron tomados por sus tripulantes.

Mientras que la mayoría de los piratas fueron fieles a una sola nave durante sus trayectorias generalmente breves, algunos de los más exitosos cambiaron varias veces de barco. El capitán Vane, que en 1718 se dedicaba a atacar transportes en las Antillas, comenzó a bordo del balandro *Ranger*, de seis cañones y sesenta hombres, pero luego comandó un bergantín goleta de doce cañones y noventa tripulantes. El capitán Bellamy inició su carrera como pirata tomando el *Mary Anne*, el balandro de ocho cañones de Hornigold, y murió en medio de una tormenta en las proximidades de cabo Cod, mientras comandaba el antiguo barco negrero *Whydah*, un pesado buque de tres palos, 300 toneladas y veintiocho cañones.

A lo largo de tres años, Bartholomew Roberts cambió seis veces de puesto de mando. El primero fue en el *Robert*, velero de treinta cañones del que se hizo cargo cuando la dotación destituyó al capitán Howell Davis. Pocas semanas después, la mitad de la tripulación se hizo a la mar en el *Robert*, mientras Roberts realizaba una expedición por un río africano a bordo de un pequeño balandro. Roberts cruzó el Atlántico en ese pequeño balandro y atacó un puerto de la costa de Terranova. Capturó una galera de Bristol, de la que se apoderó y en la que montó dieciséis cañones. Con la galera logró dominar un buque francés de veintiséis cañones, al que llamó *Fortune*. En 1720, capturó un buque de guerra de la misma nacionalidad, de

cuarenta y dos cañones, que se convirtió en el *Royal Fortune*. Fue con esta nave impresionante con la que causó estragos entre los transportes del Atlántico occidental. Pero ahí no acaba la historia: como ya hemos explicado, en 1721, mientras navegaba por el litoral africano, capturó el *Onslow*, de la Royal Africa Company, lo adaptó para su uso personal y lo rebautizó con el nombre de *Royal Fortune*.

El análisis de las pruebas documentales de los ataques piratas ocurridos en el Caribe y en el litoral norteamericano entre 1710 y 1730, demuestra que el cincuenta y cinco por ciento de los ataques piratas se realizaron con balandros; el cuarenta y cinco por ciento, con naves; el diez por ciento, con bergantines redondos o goletas; el cinco por ciento, con goletas; el tres por ciento, con canoas y piraguas, y el dos por ciento con paquebotes.<sup>[7]</sup> Por consiguiente, el barco pirata más utilizado es el que se describe con la desconcertante palabra «balandro».

En nuestros días, el vocablo balandro sirve para referirse con precisión a un velero con aparejo a proa y a popa y un solo palo, en el que se larga la mayor y un único velacho o foque. A principios del siglo XVIII, se utilizaba en un sentido más genérico y describía diversas naves con distintos aparejos. En los últimos años, los historiadores marítimos han rastreado la evolución del balandro en América y Europa del norte y, a pesar de que algunos detalles aún no están claros, existen pruebas suficientes como para tener una imagen relativamente precisa de los diversos tipos de balandros empleados por los piratas.

Los balandros de la Marina real son un punto de partida útil, pues los archivos del Almirantazgo incluyen detalles de las dimensiones, el tonelaje, el armamento y las tripulaciones del estamento naval.<sup>[8]</sup> El balandro aparece por primera vez en la lista de la Marina de 1656 y se trataba de un barco capturado, llamado *Dunkirk* por su puerto de origen, Dunkerque. Medía 12 metros en la quilla, con un bao de 3,80 metros, y contaba con dos cañones. En los años setenta del siglo XVII, en plena tercera guerra con los Países Bajos, los astilleros reales construyeron dieciocho balandros. En su mayoría portaban cuatro cañones con cureña y dos giratorios, medían entre 10 y 18 metros en la quilla y pesaban entre 38 y 78 toneladas. La mayoría contaba con dos palos, mayor redonda y gavia cuadrada en el mayor, velacho pequeño y bauprés en el que, en ocasiones, colocaban una cebadera. Varios de estos balandros aparecen en los dibujos y pinturas de Willem Van de Velde, tanto el Viejo como el Joven.

En 1711, el estamento naval contaba con siete balandros. El plano original con el que cuenta el Almirantazgo del *Ferret*, de la Armada británica, realizado ese mismo año, ha sobrevivido: es el más antiguo que conocemos de un balandro británico y ofrece una imagen clara de sus elegantes líneas (lámina 11). La cubierta de la batería tenía 38 metros de largo y la longitud en la quilla ascendía a 15 metros; dentro de la tablazón de cubierta, el ancho era de 6,35 metros y la profundidad de la bodega llegaba a 2,70 metros. Su peso varía entre las 113 y las 117 toneladas. Contaba con ocho portas para remos, que se podían utilizar cuando se encontraba en zona de

calmas, y artillaba doce cañones. Existen diversas opiniones en lo que hace referencia a su aparejo. Howard Chapelle, la gran autoridad estadounidense sobre embarcaciones, trazó una reconstrucción del velero con un único palo, se supone que debido a que los planos del Almirantazgo sólo muestran cadenotes y bigotas para un solo palo. En el ampliamente documentado capítulo sobre el balandro, la goleta y el bergantín redondo, del libro *The Line of Battle: the sailing warship*, Robert Gardiner sostiene que seguramente contó con dos palos y señala que los archivos demuestran que, sin lugar a dudas, en 1716 disponía de dos palos.<sup>[9]</sup>

La mejor prueba pictórica del aparejo de los balandros que a principios del siglo XVIII actuaron en aguas americanas es el grabado *Balandro en las proximidades del faro de Boston*, firmado por William Burgis y fechado en 1729. Aunque pretendía ser una representación del faro de Boston, erigido en 1716 en Beacon Island, el cuadro muestra claramente un balandro británico fondeado. Dispone de doce cañones y en el calcés ondea la enseña naval. En *Sloops and Shallops*, W. A. Baker describe el aparejo de la siguiente manera:

Su mayor con el borde interior sin tensar es de tipo cangreja corta, con tangón largo, y como velas de cabecera presenta estay y foque; con buen tiempo, probablemente también izaba petifoque en el estay del mastelero. Aunque la verga fija está guarnecida de relingas, es posible que la redonda inferior se izase en la verga para tensarla, en lugar de embrollarla y dejarla caer a la manera habitual. Seguramente en el mastelero izaron una redonda superior ligera; cabe señalar que el mastelero está sujeto con pasador a popa del calcés del palo inferior.<sup>[10]</sup>

Baker llama la atención sobre *Vista de Nueva York*, realizada por William Burgis en 1717, en la que aparecen alrededor de veinte balandros con diferentes tipos de aparejo. También cita la descripción de un balandro, encontrada en 1729 en cabo Cod. Resulta especialmente fascinante, ya que describe los colores con los que estaba pintado: «Armado en Rhode Island, con la popa azul, dos ojos de buey, el friso pintado de amarillo con dos óvalos negros y se supone que los lados estaban pintados de amarillo; la quilla rondaba los doce metros y la parte inferior estaba ensebada. El friso había sido tiznado con corcho quemado y embreado sobre la pintura en lugar de lijarlo. Las plantillas eran blancas. Había perdido el palo, el mostacho y el timón».<sup>[11]</sup>

Los ataques frecuentes que, al filo del siglo XVIII, bucaneros y corsarios franceses lanzaron contra los mercantes que hacían la ruta del Caribe generaron la necesidad de contar con veleros lo bastante veloces como para librarse de ser capturados. Fue por eso que los constructores navales de Jamaica desarrollaron un balandro que alcanzó fama legendaria por su navegabilidad y velocidad. El balandro de Jamaica era de cedro rojo, tenía la obra muerta baja y el palo profundamente arbolado.

De líneas y aparejos parecidos e igualmente célebre por su velocidad fue el balandro de Bermuda, del que se construyeron muchos y que fue muy solicitado por comerciantes y corsarios. De las diez naves a las que en 1715 el gobernador de Jamaica entregó patentes de corso, cuatro son balandros, aunque también hay una galera y un paquebote y el resto no se especifica. Baker puntualiza que el balandro de

Bermuda presentaba muchas de las características que figuran en los planos del *Ferret*. Ciertamente, existen muchas semejanzas entre el *Ferret* y el dibujo de un balandro de Bermuda en *Architectura Navalis*, el famoso libro de Chapman sobre planos de barcos, publicado en 1768.

A partir de las pruebas disponibles, no estamos seguros del tipo exacto de balandro que los piratas utilizaron con más frecuencia, sobre todo porque casi nunca se dan detalles de su aparejo. De todas maneras, sabemos que los piratas necesitaban navíos veloces y bien armados, por lo que es sensato suponer que muchos balandros piratas eran muy parecidos a los de Bermuda o Jamaica. Una vez que los piratas vistieron esos mercantes con más cañones, seguramente se volvieron casi indistinguibles de los militares, como el *Ferret*, o de los que aparecen en la *Vista del faro de Boston*.

En nuestros días, la palabra «barco» se emplea para describir cualquier nave de grandes dimensiones, pero en la época de la vela era más precisa y aludía al velero con tres o más palos, todos con vela redonda. En el siglo XVIII, la inmensa mayoría de los buques de guerra y los enormes mercantes utilizados por las East y West Indian Company eran barcos. Los de menor tamaño se vestían como bergantines redondos, bergantines goleta, paquebotes, balandros y goletas.

Gran cantidad de piratas, incluida buena parte de los capitanes más célebres, emplearon barcos. Algunos fueron veleros grandes y poderosos, de doscientas o más toneladas, artillados con entre treinta y cuarenta cañones. El peso medio de los barcos mercantes que a principios del siglo XVIII partieron de Londres iba de 150 a 200 toneladas; los bajeles de los puertos de provincias ingleses rondaban las 100 toneladas y las naves de cabotaje que se desplazaban entre puertos como los de Boston, Charleston y la jamaicana Port-Royal tenían, en su mayoría, entre 20 y 50 toneladas.<sup>[12]</sup> Por lo tanto, los navíos piratas fueron más grandes que la mayoría de sus víctimas. De todos modos, la diferencia crucial entre los buques piratas y los mercantes radica en la cantidad de cañones y el número de tripulantes.

Incluso los grandes mercantes navegaron con dotaciones sorprendentemente reducidas. En el libro *Tobacco Coast*, Arthur Middleton reproduce una lista detallada de los barcos de la flota del tabaco, que el 9 de junio de 1700 zarparon de Virginia rumbo a Inglaterra. El convoy constaba de cincuenta y siete naves, la tripulación más numerosa estaba formada por dieciocho hombres y la más reducida, por diez. El barco más artillado disponía de diez cañones, al tiempo que la media de cañones por nave ascendía a seis.<sup>[13]</sup> Estas cifras se parecen a las de la interesante lista que figura en la *General History of the Pirates*, de Johnson. Esta última contiene detalles de los nueve barcos que, en la primavera de 1719, abordó el capitán England, que viajaba a bordo del buque pirata *Royal James*, en la costa occidental de África. Las naves iban de un barco de doce cañones a un balandro de dos, con una media de cuatro a seis cañones por nave. El tamaño medio de la tripulación era de dieciséis hombres por barco.

Esas cifras contrastan claramente con la de las naves piratas que los atacaron. Poquísimos bajeles piratas tenían dotaciones de menos de treinta hombres, y muchas contaban con entre ciento cincuenta y doscientos, lo que les proporcionó una superioridad abrumadora a la hora de lanzarse al abordaje. Sin duda, la contemplación de más de un centenar de piratas armados hasta los dientes bastó para convencer a la mayoría de los capitanes de la conveniencia de rendirse. Por otro lado, la gran cantidad de tripulantes no sólo respondió a la necesidad de superar numéricamente a la dotación de la víctima en el combate cuerpo a cuerpo: al igual que los buques de guerra, las naves piratas necesitaban tripulaciones numerosas para utilizar los cañones.

Por ejemplo, un barco militar de quinta categoría y treinta y dos cañones contaba con una tripulación total de doscientos veinte efectivos. Uno de cuarta y cuarenta y cuatro cañones tenía una tripulación de entre doscientos cincuenta y doscientos ochenta hombres. Estas cifras ponen en perspectiva las tripulaciones de las naves piratas. No tenía sentido que un capitán pirata se hiciese con una nave de veinte cañones y añadiese una decena si no disponía de los hombres necesarios para operarlos. Salvo los más pequeños, colocados en cureñas, los cañones requerían un equipo de cuatro a seis efectivos para cargar, apuntar, disparar y volver a colocarlos en su sitio después del retroceso. También era necesario que hubiese otros hombres que guarneciesen los cañones giratorios, de menor tamaño, y que mantuvieran el barco en condiciones de funcionamiento.

El 5 de diciembre de 1717, Barbanegra tomó prisionero en las proximidades de Crab Island a Henry Bostock, capitán del balandro *Margaret*. Bostock permaneció ocho horas retenido en la nave pirata y dos semanas después, cuando lo interrogaron, proporcionó varios detalles útiles. Recordó que «el barco es, como pensaba, de construcción holandesa; se trata de una nave de la Guinea francesa (al menos fue lo que oyó a bordo) a la que le habían artillado treinta cañones, estaba llenísima de hombres, supone que trescientos, los cuales le contaron que lo habían tomado hacía seis o siete semanas: no parecían necesitar provisiones».<sup>[14]</sup>

Barbanegra y Hornigold habían capturado el barco a 24° de latitud, en las Antillas, mientras se dirigía a la isla francesa de la Martinica. Lo convirtió en su navío personal y lo rebautizó con el nombre de *Queen Anne's Revenge*. Debíó de preparar extraordinariamente bien a la tripulación porque, poco después de hacerse con la nave, se topó con el *Scarborough*, de la Armada británica, bajel de quinta categoría y treinta y dos cañones, con el «que entabló combate durante varias horas, pero, al descubrir que el buque pirata estaba bien tripulado y sopesar sus fuerzas, dejó de luchar, se retiró y regresó a Barbados, que era el puesto donde estaba estacionado».<sup>[15]</sup>

Al año siguiente, Barbanegra realizó una incursión extraordinaria en la ciudad de Charleston, en Carolina del Sur. En compañía de tres balandros piratas, navegó hasta la barra del puerto a bordo del *Queen Anne's Revenge*. Bloqueó la bocana durante

cinco días, saqueó las naves que se cruzaron con la suya y exigió rescate a Charleston. Según el informe que el gobernador Johnson envió a Londres, los piratas:

... Aparecieron a la vista de la ciudad, tomaron el bote del práctico y después de las ocho o las nueve zarparon con varios de los mejores habitantes de la ciudad a bordo y dijeron que, si no se les enviaba inmediatamente un cofre de medicinas, matarían a todos los prisioneros que, por su propio bien, accedieron a que les saqueasen cuanto llevaban y regresaron a tierra casi desnudos. Esa tripulación está al mando de un tal Teach, alias Barbanegra, que tiene un barco de cuarenta y pico cañones a sus órdenes, además de tres pataches de balandros y, en total, más de cuatrocientos hombres.<sup>[16]</sup>

En esta ocasión, una de las naves de la flotilla de Barbanegra era el *Adventure*, de diez cañones. Fue a bordo de ese balandro relativamente pequeño en el que libró su última batalla cuando, en noviembre de 1718, el teniente Maynard lo arrinconó en la ensenada Ocracoke.

Las únicas naves piratas que por su tamaño y potencia pueden compararse con el *Queen Anne's Revenge* de Barbanegra son las de Bartholomew Roberts, William Moody y Henry Avery. Ya hemos visto que Roberts tuvo varios barcos bajo su mando. Un marino holandés a quien Roberts retuvo dio una explicación extraordinariamente detallada del armamento y la tripulación del primer *Royal Fortune*, el velero más grande de Roberts:

... El barco del mentado Roberts está tripulado por aproximadamente ciento ochenta blancos y cuarenta y ocho negros criollos franceses, y tiene artillados doce cañones de ocho, cuatro de doce, doce de seis, seis de ocho y ocho de cuatro; en el mayor y en el trinquete hay siete cañones, de dos y tres, así como dos cañones giratorios sobre el mesana.<sup>[17]</sup>

William Moody, pirata nacido en Londres que en 1718 se dedicó a atacar transportes en las Antillas, comandó un barco llamado *Rising Sun*. Según la declaración de John Brown, cuyo bergantín goleta capturó Moody mientras estaba anclado en la bahía de Carolina, la nave pirata estaba «artillada con treinta y cinco cañones, incluidos los giratorios, y a bordo viajaban ciento treinta hombres».<sup>[18]</sup>

Algo más modestos, aunque igualmente impresionantes en lo que a potencia de fuego se refiere, fueron los barcos al mando de William Kidd, Edward England, Edward Low y Sam Bellamy.

El barco del capitán Kidd era el *Adventure Galley*, de 287 toneladas. Se construyó en Detpford en 1695, contaba con ciento cincuenta y dos tripulantes y estaba artillado con treinta y cuatro cañones.<sup>[19]</sup> Al igual que diversas naves de ese período, disponía de portas para remos largos (que se utilizaban cuando había calma chicha), lo que explica que recibiera el nombre de «galera» (*galley* en inglés), a pesar de que, en todos los demás sentidos, era un barco convencional de tres palos. Seguramente se pareció mucho al bajel inglés *Charles Galley*, dibujado y pintado por los Van de Velde. El *Charles Galley* se construyó en 1676 para prestar servicio en el Mediterráneo contra los piratas berberiscos. Disponía de treinta y dos cañones, su longitud en la quilla ascendía a 34,75 metros, la manga era de 8,70 metros y tenía una profundidad de 4,20 metros. Cuando lo botaron, le asignaron la cuarta categoría.



El barco de Edward England disponía de veintiséis cañones montados y cuatro giratorios y, en 1718, «llevaba a bordo alrededor de ciento treinta blancos y unos cincuenta más entre españoles, negros e indios».<sup>[20]</sup> El *Fortune*, barco de Edward Low, contaba con veintiocho cañones y la dotación ascendía a ochenta hombres.

Tal vez el barco pirata más interesante sea el *Whydah*, de Sam Bellamy. En 1984, descubrieron su lugar de hundimiento en las proximidades de cabo Cod y, en la actualidad, es la única nave pirata claramente identificada. Las excavaciones arqueológicas realizadas en el lugar del naufragio han dado por resultado un material fascinante que, sumado a la investigación documental, ofrece una imagen definida del barco y su tripulación. El *Whydah* toma su nombre de la factoría homónima de la costa de Oro de Africa occidental [en castellano Ouidah]. Se construyó en Inglaterra, entró en servicio en 1716 y se utilizó para la trata de esclavos. Era un buque de tres palos, de 300 toneladas y alrededor de 30 metros de eslora. Cuando Bellamy lo capturó, estaba artillado con diez cañones, pero los piratas lo convirtieron en una nave de veintiocho cañones, con dieciocho montados y diez giratorios. Del naufragio ya se han recuperado veintisiete cañones. Hay cinco de seis, quince de cuatro y siete de tres. Además de grandes cantidades de balas de cañón, los arqueólogos han recuperado munición de bolsa, munición formada por dos semiesferas unidas por una caña cuadrada, munición como la anterior pero expandida y dieciséis granadas de hierro.<sup>[21]</sup>

La goleta pirata, nave favorita de tantos escritores de ficción, apareció en escena en fecha relativamente tardía. Aunque en el siglo xvii los holandeses utilizaron como embarcaciones de recreo naves de dos palos con velas cuchillos, la palabra «goleta» no aparece hasta 1717, año en el que se menciona en dos números de la *Boston News Letter*. Pocos años después, se publica uno de los primeros artículos sobre el uso de una goleta por parte de los piratas. En agosto de 1723, la *Boston Gazette* informó de que el capitán John Philmore, comandante de una goleta de Cape Ann, fue abordado en las proximidades de Terranova por John Philips, que viajaba a bordo de una goleta pirata. En octubre del mismo año, el balandro *Content*, al mando del capitán George Barrow, fue capturado en los alrededores de Barbados por una goleta pirata con cuatro cañones y veinticinco tripulantes. De todos modos, estas menciones son poco corrientes y sólo en la segunda mitad del siglo xviii el aparejo de goleta quedó firmemente arraigado en el litoral oriental de América del Norte. En 1800, había goletas de prácticos de puerto, militares y decenas de goletas mercantes y pesqueras. Entre las clases más famosas figuran la goleta de la bahía de Chesapeake, la de Marblehead y la del Gran banco de Terranova, si bien para la fecha en la que esos barcos excelentes aparecieron en escena ya estaba cumplida la edad de oro de la piratería en el Caribe y en la costa norteamericana.

De todas maneras, a lo largo del siglo xix hubo denuncias ocasionales de ataques piratas en el Caribe, y es posible que fueran los que llamaron la atención de los literatos. Por ejemplo, dos ataques tuvieron mucho eco y posteriormente se

publicaron en forma de libro. El primero fue el caso de Aaron Smith, que en diciembre de 1822 fue juzgado por piratería en Old Bailey, el tribunal de lo criminal de Londres. Lo acusaron de apoderarse de dos mercantes en las cercanías de Cuba, pero en su defensa logró demostrar que un año antes los piratas lo habían capturado y obligado a acompañarlos. Tras la absolución, escribió una sensacional narración de sus aventuras titulada *The atrocities of the pirates: being a faithful narrative of the unparalleled sufferings endured by the author during his captivity among the pirates of the Island of Cuba; with an account of the excesses and barbarities of those inhuman freebooters* [las atrocidades de los piratas: fiel narrativa de los sufrimientos sin paliativos que el autor sufrió durante su cautiverio a manos de los piratas de la isla de Cuba, con el relato de los excesos y las barbaridades de esos filibusteros inhumanos]. Publicada en 1824, la narración incluye espeluznantes descripciones de torturas piratas. La nave empleada por los piratas que capturaron a Smith era una goleta.

Igualmente sensacional es la historia de Lucretia Parker que, mientras viajaba a bordo de un balandro inglés que se dirigía de Saint John's a Antigua, fue testigo de un sanguinario ataque pirata. En 1826, el relato se publicó en Nueva York con el título de *Piratical Barbarity or the Female Captive* [la barbarie pirata o la mujer cautiva]. También en este caso la nave de los piratas era una goleta. Es posible que una de dichas narraciones inspirara *The Pirate*, del capitán Marryat, publicado por primera vez en 1836. Se trata de uno de los más de quince relatos marinos de Marryat que, tras una trayectoria aventurera y plagada de distinciones en la Marina, se dedicó a la escritura. Con excepción de *Masterman Ready* y *Mr Midshipman Easy*, en nuestros días su obra es poco conocida, pero en la Inglaterra victoriana contó con muchos admiradores. El libro de Marryat ofrece una imagen maravillosamente pormenorizada y evocadora de la goleta pirata *Avenger*, fondeada en las aguas tranquilas de una pequeña bahía de la costa occidental de África:

Allí permanecía con su inmóvil belleza, con los lados bajos pintados de negro y una lista pequeña y estrecha de color rojo; sus palos arbolados estaban limpiísimos y los masteleros, las crucetas, los remates y hasta los motones estaban pintados de blanco puro. A proa y a popa, habían desplegado toldos que protegían a la tripulación de los poderosos rayos del sol; los cabos estaban tensados y en todos los sentidos tenía el aspecto de hallarse bajo el control náutico y la disciplina severa. A través del agua clara y tranquila, sus bronces brillaban intensamente, y al contemplar por encima del coronamiento el mar azul y en calma, se descubría el lecho de arena que se extendía debajo y el ancla que entonces se encontraba bajo su bovedilla.

La goleta *Avenger* había sido un barco negrero que el capitán Cain y una tripulación de piratas asesinos apresaron. Estaba artillada con un largo cañón de bronce de treinta y dos en el medio y disponía de ocho cañones, también de bronce y de menor calibre, montados a ambos lados de las cubiertas. Los cabos eran de cáñamo de Manila, las cubiertas de tablazón delgada de abeto y las bordas estaban pintadas de verde intenso. Junto al palo mayor, se apiñaban los mosquetes y las picas de abordaje, prestos para ser repartidos.

Por lo visto, la *Avenger* sirvió de modelo de una serie de barcos piratas de

diversas obras de ficción, todos los cuales tienen el casco pintado de negro y apariencia aerodinámica. El que más se le parece es la nave pirata de *La isla del coral*, de R. M. Ballantyne, relato infantil de aventuras que se publicó por primera vez en 1858. Versión menor de *Robinson Crusoe*, cuenta la historia de tres niños que aprenden a sobrevivir cuando varan en una isla deshabitada del Pacífico. Tras varios meses solos, ven que se acerca un velero y comprueban horrorizados que «la bandera que ondeaba en el tope de la goleta era negra, con la cabeza de la muerte y las tibias cruzadas». Ralph, el narrador, es capturado por los piratas y pasa varias semanas a bordo de la goleta, que se describe con tan sentido lujo de detalles como la *Avenger* del capitán Marryat. Al igual que la goleta, el barco del relato está en perfecto estado, las velas son de un blanco níveo y los bronce brillan: «... todo, desde la sencilla y delgada lista roja del casco negro y bajo hasta los remates de madera de los palos ahusados, dan pruebas de una gran cantidad de cuidados y de una estricta disciplina dignas de un buque de la Marina real».

Veinticinco años después de la publicación de *La isla del coral*, hizo acto de presencia el más famoso de los barcos piratas de ficción. La *Hispaniola*, la estrella de *La isla del tesoro*, de R. L. Stevenson, es también una goleta. Se trata de una nave de 200 toneladas (exactamente las mismas que la *Avenger*) y fue adquirida en Bristol por el hidalgo Trelawney. Navega hacia las Antillas y demuestra que le sobran condiciones para hacer frente a las adversidades climatológicas con las que se topa durante el cruce del Atlántico. Poco después de fondear cerca de la isla del tesoro, la *Hispaniola* acaba en manos de los piratas comandados por John Silver *el Largo*. Jim Hawkins logra escapar de las garras de Silver y se dispone a explorar la isla. Tras su encuentro con Ben Gunn, el marino abandonado, regresa a la playa: «... el fondeadero, a sotavento de la isla del Esqueleto, estaba liso y plomizo como cuando accedimos a él la primera vez. La *Hispaniola* se reflejaba sobre este espejo impoluto desde la galleta del mástil a la línea de flotación, y sobre ella ondeaba la bandera negra».

En la descripción también resuenan ecos de Marryat, aunque Stevenson jamás lo mencionó como fuente. Declaró que se basó en recuerdos de Poe, Defoe, Washington Irving y «la gran *History of the Notorious Pirates*, del capitán Johnson».

Los niños que pasan las vacaciones de verano haciendo de piratas en *Swallows and Amazons*, de Arthur Ransome, navegan en botes de 4 metros, pero en *Peter Duck*, publicada en 1932, la acción gira en torno a una goleta que emprende una travesía rumbo a las Indias Occidentales, a la búsqueda del tesoro. Los niños embarcan en la *Wild Cat*, pero son perseguidos por una goleta pirata que responde al nombre de *Viper*. Como la inmensa mayoría de los barcos piratas de ficción, la *Viper* está pintada de negro.

No todas las naves piratas creadas por los escritores de ficción fueron goletas. El velero del capitán Cleveland, de la novela *El pirata*, de Walter Scott, es un barco de tres palos, si bien Scott basó su relato en la verdadera vida del capitán Gow y tomó

detalles de la prensa de la época y de los documentos del juicio. El bajel del capitán Garfio, de *Peter Pan*, es un bergantín, una nave de dos palos cuyo tamaño es semejante al de la goleta, aunque con redondas en lugar de velas cuchillos en ambos palos. J. M. Barrie hace una clara descripción del bergantín que está anclado en un riachuelo, cuyo nombre honra al capitán Kidd, ahorcado en Execution Dock en 1719:

Una luz verdosa que se veía como de soslayo sobre el riachuelo Kidd, cercano a la desembocadura del río de los piratas, señalaba dónde estaba anclado el bergantín *Jolly Roger*, muy hundido en el agua; una embarcación con el casco viejo, los maderos carcomidos y toda desvencijada. Era una especie de canibal de los mares...

Mientras que los escritores sobre piratería se han decantado por naves relativamente pequeñas como goletas y bergantines, los directores de las películas de piratas espadachines prefirieron barcos grandes, de tres palos, y galeones españoles. La selección responde a motivos prácticos: un barco de grandes dimensiones causa mayor impresión en la gran pantalla, hacía falta espacio para que el héroe se batiese en duelo con el malvado, las acrobacias espectaculares en el aparejo resultaban más emocionantes y fáciles de organizar en un barco grande, y en las amplias cubiertas podían filmar escenas multitudinarias, con varios centenares de marineros y piratas. Poco importa que prácticamente ningún pirata actuara con barcos de esa magnitud: el cine es otro ejemplo de que, en ocasiones, el mito pirata supera la realidad.

En lo que a Hollywood se refiere, los piratas sirvieron de pretexto para que, en localizaciones exóticas, los héroes bucaneros salvaran a bellas mujeres de las garras de malvados pintorescos. Al igual que las películas del oeste, las cintas de piratas permitieron rodar trepidantes escenas de acción, con espadas en lugar de pistolas y acrobacias en la arboladura en vez de persecuciones a caballo. El rodaje de grandes veleros en el mar planteaba problemas, y las batallas navales resultaban aún más peliagudas, pero fue mucho lo que consiguieron con maquetas y réplicas a escala de uno o dos barcos en el estudio. Por regla general, los guiones se basaron en los corsarios y bucaneros que actuaron en el Caribe, más que en los piratas berberiscos del Mediterráneo. Las vidas de Francis Drake y Henry Morgan proporcionaron material útil, lo mismo que la *General History of the Pirates*, de Johnson, pero el realismo nunca fue uno de los objetivos principales. Los filmes de piratas de los años veinte, treinta y comienzos de los cuarenta del siglo xx, fueron aventuras de evasión y nadie pretendió que se tomaran en serio.<sup>[22]</sup>

La primera película de piratas espadachines digna de mención es *El pirata negro*, cinta muda rodada por United Artists en 1926. El papel estelar corrió a cargo de Douglas Fairbanks padre, que también fue productor y autor del relato en el que se basa el guión. A pesar de tener cuarenta y dos años, Fairbanks todavía era capaz de practicar la esgrima y realizar proezas físicas con una actitud deslumbrante, como ya había hecho en diversas cintas espectaculares, desde *La marca del Zorro* hasta *El ladrón de Bagdad*. Hacía tiempo que deseaba rodar una película de piratas y, cuando se presentó el sistema de technicolor bicolor, Fairbanks decidió aprovecharlo en un

filme que incorpora extractos de todas las historias imaginables de piratas. Interpretó el papel del duque de Amoldo, que adopta la identidad del Pirata Negro a fin de vengarse de los piratas culpables de la muerte de su padre. Amoldo consigue matar al capitán pirata en un duelo que libran en una playa solitaria, y asume el mando de su tripulación. En su impresionante estreno como pirata, por su cuenta y riesgo captura un inmenso galeón; el apresamiento le obliga a inutilizar el timón del galeón, escalar por la popa, que tiene una altura equivalente a la de un edificio de tres plantas, balancearse de un cabo para llegar al calcés y rodar una escena sobrecogedora que se tornó legendaria y que copiaron, como mínimo, en otros dos filmes: clava el cuchillo en la vela, se desliza por la superficie de la lona y, a medida que desciende, la rasga por la mitad. Se detiene fugazmente en el penol de la mayor, repite la proeza y se desliza hasta la cubierta. Se hace con dos cañones giratorios, los vuelve hacia la tripulación del galeón y obliga a los españoles a rendirse en medio de los vítores de los hombres que van a bordo de la nave pirata que se aproxima. Una bella princesa, interpretada por Billie Dove, está prisionera a bordo del galeón. Fairbanks, el Pirata Negro, se enamora de ella e intenta ayudarla a escapar, pero el malvado lugarteniente pirata descubre sus planes y le obliga a recorrer la plancha. Fairbanks se las ingenia para nadar hasta la orilla y regresa con un grupo de seguidores que lo ayudan a capturar nuevamente la nave. Hay más combates de espadachines, los piratas son vencidos y la princesa rescatada. Aunque el color y la acción gustaron mucho, los críticos no se dejaron impresionar por el guión. «Con sus excelentes títulos y sus maravillosas escenas en color, esta película parece basarse en un tema digno de Barrie envejecido en la madera típica de Stevenson —escribió Mordaunt Hall en el *New York Times*—. Se trata de otra producción que supone un nuevo avance para la cinematografía, un avance que tanto el niño como la madre disfrutarán y que supone un entretenimiento sano para los hombres de todas las edades».<sup>[23]</sup>

*El pirata negro* allanó el terreno para un aluvión de películas de temática pirata. Las mejores se basan en las novelas históricas de Rafael Sabatini, concretamente en tres relatos marítimos: *El halcón del mar*, editada por primera vez en 1915, *Capitán Blood*, de 1922, y *El cisne negro*, de 1932. Sabatini nació en Iesi, en el centro de Italia, en 1875. Su padre era un aristócrata italiano y su madre era inglesa. Publicó su primera novela en 1904 y, a partir de entonces, durante las cuatro décadas siguientes produjo una media de un libro por año. En 1905, contrajo matrimonio con Ruth Dixon y se trasladó a Inglaterra, que durante el resto de su vida fue su país. En la actualidad, las novelas de Sabatini no están de moda, pero resultaron enormemente populares en el período de entreguerras y seis de sus obras fueron adaptadas al cine. En 1925, Vitagraph produjo la versión muda de *El capitán Blood*, en la que J. Warren Kerrigan interpretó el papel de Blood. Fue una gran producción muy bien recibida por la prensa y el público. El crítico del *Kine Weekly's* escribió: «La acción ágil armoniza a la perfección con la concepción artística y la verosimilitud auténtica»<sup>[24]</sup> y, en opinión del *Daily Graphic*, la batalla naval del final es «el episodio más grande

y pendenciero que hasta ahora se ha visto en el cine mudo». [25] La cinta de Vitagraph quedó totalmente eclipsada por la versión que en 1935 produjo la Warner Brothers. Fue extraordinaria porque convirtió en estrellas a los dos actores principales y por ser la primera cinta con música de Erich Wolfgang Korngold, que posteriormente se convirtió en uno de los mejores compositores de música de películas de todos los tiempos. La cinta también demostró la valía de su director, Michael Curtiz (que más adelante alcanzaría fama indeleble con *Casablanca*), como maestro de las épicas de espadachines.

En principio, Jack Warner pretendía que Robert Donat interpretase el papel del capitán Peter Blood, pero ciertas dificultades con el contrato desembocaron en su retirada. Otros elegidos de Warner para ese papel fueron Leslie Howard, Clark Gable y Ronald Colman, pero no estaban disponibles, por lo que Michael Curtiz recibió la orden de realizar pruebas de pantalla a Errol Flynn, un desconocido de veintiséis años que hacía pocos meses había llegado a Hollywood. Hijo de un eminente profesor de biología marina de Australia, Flynn había llevado una existencia llena de acción desde que había dejado sus estudios en Sidney. [26] Fue administrador de una plantación de copra en Nueva Guinea, se dedicó a buscar oro, realizó travesías oceánicas y pasó un año en Inglaterra como actor de la compañía de repertorio de Northampton. Le habían dado un pequeño papel en los estudios de la Warner Brothers en Teddington, razón por la cual fue enviado a los de Burbank, en California. Ya lo habían elegido para desempeñar un papel secundario en *El capitán Blood*, pero estuvo tan bien en las pruebas que decidieron correr el riesgo de asignarle el papel estelar. Una Olivia de Havilland igualmente desconocida le dio la réplica como lady Arabella Bishop. Aunque sólo tenía diecinueve años, poseía una belleza intemporal que se adecuaba perfectamente a los dramas costumbristas. Basil Rathbone interpretó a LeVasseur, el malvado pirata francés, y se llevó la palma en todas las escenas en las que participó.

La Warner invirtió un millón de dólares en la producción de *Capitán Blood*. Casi todo el rodaje tuvo lugar en el estudio, en el que construyeron decorados que representaban una plantación de azúcar jamaicana, las calles de Port-Royal y la cubierta de un barco de tres palos. Las batallas navales se filmaron en el tanque de agua del estudio, con ayuda de maquetas de barco de 5,50 metros. Las secuencias en exteriores, sobre todo el duelo que Flynn y Rathbone libran en la playa, se rodaron en Laguna Beach. Curtiz era perfeccionista e insistía día tras día hasta lograr los efectos que buscaba. «No entiendo por qué seguimos rodando primeros planos de los cañonazos y las andanadas —se quejó el productor Hal Wallis—. Las que ya tenemos no tienen nada de malo». [27] También se preocuparon por el contenido violento de la película. El guionista Robert Lord envió un informe de advertencia a Wallis: «¿Por qué has puesto tantos azotes, torturas y crueldades físicas en *El capitán Blood*? ¿Te gusta? ¿A Mike le gusta? ¿Crees que al público le gusta? Aconsejarán a mujeres y niños que se abstengan de ver la película... y me parece justo». [28] Todo salió bien y

la cinta fue un éxito. El beneficio global se acercó al millón y medio de dólares y la nominaron al Oscar a la mejor película, que finalmente obtuvo otra epopeya marina, la versión de la MGM de *Rebelión a bordo*, con Clark Gable y Charles Laughton. Errol Flynn y Olivia de Havilland se convirtieron en una combinación mágica y se volvieron tan populares que posteriormente actuaron juntos en nueve películas más, la más memorable de las cuales es *Robin de los bosques*, de 1938.

En 1924, First National Pictures produjo la versión muda de *El halcón del mar*, de Sabatini, con Milton Sills en el papel estelar. Se trata de una de las escasas producciones hollywoodienses en las que aparecen los piratas berberiscos, ya que en la obra de Sabatini el héroe es un aristócrata inglés falsamente acusado de asesinato y vendido como esclavo. Se convierte en galeote de una nave española, es rescatado por los corsarios berberiscos y se une a ellos. No tarda en conducir a los corsarios a la batalla y en alcanzar una fama impresionante como Halcón del Mar. Es evidente que el personaje se inspira en las vidas de dos nobles isabelinos, sir Francis Verney y sir Henry Mainwaring, que se hicieron piratas. Cuando Warner Brothers absorbió First National, la productora decidió rodar una nueva versión de *El halcón del mar*, aprovechando parte de los magníficos trajes y decorados realizados en 1939 para la producción de *La vida privada de Elizabeth y Essex*.

Seton Miller recibió el encargo de redactar el nuevo guión y tomaron la decisión de revisar de cabo a rabo el relato de Sabatini. En esta ocasión, el héroe sería el capitán Thorpe, comandante de un buque corsario al servicio de la reina Isabel I, que lucha en el Caribe contra los odiados españoles. Aunque Drake sirvió de modelo para el capitán Thorpe, Miller fue consciente de que debía ser cuidadoso en la manera de representar a un héroe nacional. En un informe escribió: «Aunque he basado el personaje de Thorpe en Drake, Hawkins y Frobisher, me parece que identificar a Thorpe con Drake en el subtítulo es un error. La incursión a Panamá procede de Drake pero, por lo demás, las aventuras de Thorpe varían tanto de la historia de Drake que los ingleses podrían ofenderse si nos tomáramos tantas libertades dramáticas con su héroe naval, cosa que no harían si se tratase de un personaje presumiblemente ficticio».<sup>[29]</sup> Con Europa y Estados Unidos involucrados en la guerra con la Alemania nazi, la película se convirtió en un vehículo propagandístico, a España se le adjudicó el papel de Alemania y Thorpe pronunció varios discursos de exaltación patriótica.

Una vez más, encomendaron la dirección a Michael Curtiz, pidieron a Korngold que compusiese la música y asignaron a Errol Flynn el papel que da título a la película. En esta ocasión, la heroína fue Brenda Marshall y Flora Robson voló desde Inglaterra para interpretar a la reina Isabel. La Warner acababa de construir un profundo tanque de agua en uno de los estudios, que utilizaron para las secuencias de batallas navales. Construyeron dos galeones de tamaño natural y los botaron en los tanques, que tenían 3,65 metros de profundidad. Emplearon gatos hidráulicos para balancear los barcos y de fondo utilizaron un mar pintado y un ciclorama del cielo.

*El halcón del mar* se estrenó en 1940. Fue un éxito de taquilla y, pese a las grandes cifras invertidas en la producción (se dice que gastaron casi dos millones de dólares), obtuvo 977 000 dólares de beneficios globales.<sup>[30]</sup> Con el paso de los años, la cinta ha desencadenado reacciones contrapuestas por parte de los críticos. Algunos lo consideran uno de los filmes de espadachines más grande de todos los tiempos y a otros les parece demasiado teatral, amanerado y con un guión exagerado. Sobre lo que no hay dudas es acerca de la interpretación de los actores principales: Flora Robson estuvo magníficamente regia en su papel de la reina Isabel, y Claude Rains resultó convincentemente malo como embajador de España, pero la estrella fue Errol Flynn, que se encontraba en su mejor momento. Llegó constantemente tarde al rodaje y a menudo olvidaba su parte del guión, pero su aspecto e interpretación no se vieron afectados por su célebre estilo de vida desenfrenado. Deambuló por la cubierta del barco con paso firme y mirada relampagueante, y el duelo con lord Wolfingham, el traidor, en los salones de palacio iluminados por la luz de las velas es una de las escenas dramáticas más grandiosa de la historia del cine.

Pocas películas de piratas han alcanzado el estilo y la brillantez de las cintas que tuvieron como estrella principal a Douglas Fairbanks padre y a Errol Flynn, aunque también hubo algunas producciones excelentes. Entre las más notables figuran *El cisne negro*, de 1942, con Tyrone Power y Maureen O'Hara, basada en la novela de Sabatini sobre los bucaneros de Henry Morgan; *Corsarios de Florida*, de 1938, producida por Cecil B. de Mille, con Fredric March en el papel principal, y la mejor cinta de piratas de los años cincuenta del siglo xx, *El temible burlón*, con Burt Lancaster en su interpretación más heroica, realizando en persona las acrobacias de su personaje, y Eva Bartok como animosa heroína.

Robert Newton creó un jefe pirata memorable en *El pirata Barbanegra*, de 1952, película en la que no resalta nada más; Jean Peters fue una osada pirata en *La mujer pirata*, cinta en la que también intervinieron Louis Jourdan como oficial naval francés y James Robertson Justice en el papel de pirata escocés tuerto. La vida del capitán Kidd, que por lo visto posee todos los elementos para rodar un gran filme, ha servido de argumento para algunas de las peores películas de piratas. Charles Laughton redujo el papel a una caricatura exagerada y con acento barriobajero en su versión de *El capitán Kidd*, de 1945, y posteriormente desempeñó el papel estelar en la más horrible si cabe *Abbott y Costello contra el capitán Kidd*, de 1954. Rodada el mismo año, *Captain Kidd and the Slave Girl* fue una película de bajo presupuesto y con actores competentes, pero se tomó algunas libertades con la historia, pues hizo que Anne Bonny se enamorase del capitán Kidd, incorporó a L'Ollonais, muerto muchos años antes, así como intervenciones de Barbanegra, Henry Avery y *Calico Jack*.

Se han rodado más de setenta películas sobre piratas, bucaneros y corsarios. Aunque algunos directores y productores cinematográficos se han esforzado por construir naves piratas, representar complejas batallas navales y rodar en exteriores adecuados de las Antillas y otros lugares, resulta curioso comprobar que son muy



pocos los filmes que se ciñen con exactitud a los acontecimientos históricos. La mayoría se basa en obras de ficción o saquean las historias de los verdaderos piratas con una arrogante falta de consideración hacia los hechos. Lo que digo no tiene nada de malo. Robert Louis Stevenson, Walter Scott, lord Byron, Daniel Defoe y Rafael Sabatini han fascinado a varias generaciones de lectores con las aventuras de sus piratas de ficción, y no hay motivos que impidan que los cineastas hagan lo mismo, pero sigue en pie el hecho de que la vida de los piratas reales y de los hombres que los persiguieron es tan fascinante y está tan pletórica de dramatismo como cualquiera de las obras de ficción.

## CAPÍTULO 10

### EL CAPITÁN KIDD Y LOS TESOROS ENTERRADOS

**L**A BAHÍA DE CHESAPEAKE se encuentra en el litoral oriental de América del Norte, y es un extenso mar interior rodeado de incontables ríos y estuarios. En noviembre de 1720, el barco *Prince Eugene*, de Bristol, se adentró en la bahía y puso rumbo al río York. En lugar de continuar varios kilómetros río arriba hasta Yorktown, la nave echó el ancla en la desembocadura. Esa misma noche, bajaron por la borda la lancha del barco. Bajo las escotas de popa de la lancha habían escondido seis bolsas de monedas de plata y seis pesados cofres de madera descansaban sobre el bastidor. En medio de la penumbra, remaron hasta la orilla. Descargaron los cofres de madera, los trasladaron a la playa y los enterraron en la arena. Cuando la lancha regresó al *Prince Eugene*, el capitán Stratton dio la orden de levar anclas y ponerse en movimiento. Izaron el ancla, tensaron las velas y el barco se dirigió lentamente río arriba, remolcando a popa la lancha.

Uno de los tripulantes era Morgan Miles, galés de Swansea, de veinte años. Cuando el *Prince Eugene* arribó a Yorktown, Miles desembarcó y denunció a las autoridades que su capitán había comerciado con un pirata de Madagascar.<sup>[1]</sup> Reveló que el *Prince Eugene* había navegado hasta el puerto pirata de Santa María, en el norte de la isla, y se había reunido con el capitán Condell, comandante del navío pirata *Dragon*. Habían enviado a los piratas una lancha cargada de coñac, a la que siguió el envío de otros artículos del cargamento del mercante. Milles reparó en que Stratton brindaba bajo un árbol junto al capitán pirata, y vio que una gran cantidad de dólares españoles de plata subían a bordo del *Prince Eugene*. El carpintero del barco recibió la orden de fabricar varios cofres para guardar el dinero.

Tras la denuncia, el capitán Stratton fue detenido, interrogado y encarcelado en Yorktown. Varias semanas después, lo devolvieron a Inglaterra a bordo del *Rye*, buque de guerra de la Armada británica. Otro integrante de la dotación, Joseph Spollet, de Devon, comunicó a las autoridades que, por lo que tenía entendido, el valor de la plata española que Stratton había conseguido de los piratas era de 9000 libras (equivalentes a más de 500 000 libras actuales).<sup>[2]</sup> No se sabe qué fue de los cofres de plata enterrados. Es de suponer que las autoridades de Yorktown los recuperaron y confiscaron.

Aunque el tema de los tesoros enterrados es uno de los preferidos en los relatos de piratas de ficción, existen escasos ejemplos documentados de que los piratas de verdad enterraran su botín. La mayoría prefería gastar el producto de sus saqueos en bebidas, juegos de azar y burdeles cuando regresaban a puerto. El caso del capitán

Stratton es uno de los contados ejemplos de un tesoro enterrado y, aunque el tesoro en cuestión fue saqueado y reunido por los piratas, más que pirata Stratton fue un capitán deshonesto. Otro caso bien documentado había tenido lugar un siglo y medio antes. Tras su ataque a la recua de mulas en Nombre de Dios, Francis Drake y sus hombres se dirigieron al litoral y comprobaron que sus naves se habían visto obligadas a navegar costa abajo para eludir a la flotilla española. Drake ordenó que enterrasen el inmenso botín de oro y plata y, mientras algunos tripulantes permanecían en tierra para proteger el tesoro enterrado, el capitán y otros hombres embarcaron en una balsa improvisada para establecer contacto con sus naves. Tras seis horas de navegación, avistaron los barcos, que los recogieron. Esa misma noche, regresaron al sitio del tesoro enterrado, lo recuperaron y pusieron rumbo a Inglaterra. Si la incursión a Nombre de Dios dio fama y fortuna a Drake, el incidente del tesoro enterrado nunca ha llamado mucho la atención.

El capitán Kidd es, al parecer, el principal responsable de las leyendas sobre tesoros enterrados por los piratas. Se corrió la voz de que, antes de que lo detuvieran, Kidd había enterrado oro y plata del *Quedah Merchant*, la nave saqueada, en Gardiners Island, cerca de Nueva York. Dada la atención extraordinaria que prestaron a sus hazañas en el océano Índico, así como a su juicio y ejecución posteriores, el capitán Kidd se convirtió en uno de los piratas más célebres de la historia, y la cuestión del tesoro enterrado suscitó más interés del que merecía. La paradoja radica en que Kidd jamás tuvo la pretensión de haber cometido actos de piratería, y hasta último momento defendió que era inocente de los delitos que le imputaban. Tuvo la desgracia de convertirse en peón y cabeza de turco de una partida política cuyos jugadores estaban en Londres, Nueva York e India.<sup>[3]</sup>

Kidd fue víctima de las circunstancias y también de los defectos de su propio carácter. Al parecer, compartió algunas características con el capitán Bligh, de la *Bounty*. Era un buen marino, pero de temperamento violento y totalmente incapaz de ganarse el respeto de la tripulación. A diferencia de Bligh, que era menudo, Kidd era grande y corpulento e intimidaba a sus subordinados. Participaba sin cesar en disputas y discusiones. Un agente local que se cruzó con él en el puerto indio de Carwar lo describió como «un hombre muy robusto, que por cualquier motivo discute con sus hombres, a menudo pide sus pistolas y amenaza con volar la tapa de los sesos a todo el que se atreva a decir algo que lo contraríe, lo que lleva a que le teman...»<sup>[4]</sup> Con su actitud arrogante y la costumbre de jactarse de sus excelentes contactos, Kidd irritó tanto a estibadores como a capitanes. Se engañó a sí mismo con respecto a sus fines y sus actos cuando en el océano Índico se dedicó a la piratería, y sin duda se mereció el mordaz comentario que un parlamentario realizó en la época en la que fue sometido a juicio: «Pensaba que sólo era un bribón. Ahora sé que también es un insesato».<sup>[5]</sup>

William Kidd nació hacia 1645 en Greenock, el puerto escocés del estuario del Clyde. Su padre era ministro presbiteriano. Nada sabemos de sus primeros años de

vida, salvo que se hizo a la mar y que en 1689 se había convertido en capitán de una nave corsaria del Caribe. Mientras estaba al mando del *Blessed William*, se sumó a la escuadra de la Marina real comandada por el capitán Hewetson, que tomó por asalto la isla francesa Marie-Galante y libró una batalla campal con cinco buques de guerra franceses en las cercanías de la isla de Saint Martin. Lamentablemente, la tripulación de Kidd estaba más interesada en las actividades bucaneras que en combatir por su país y, poco después de echar el ancla en Nevis, tomaron el barco y zarparon sin Kidd. Sin embargo, el gobernador de Nevis agradeció el proceder de Kidd contra los franceses y le ofreció una nave francesa recientemente capturada y rebautizada con el nombre de *Antigua*.

En 1691, Kidd llegó a Nueva York al mando de su nuevo barco. El 16 de mayo, contrajo matrimonio con Sarah Oort, una viuda rica, y a su debido tiempo se trasladaron a una magnífica casa de Pearl Street, en el extremo meridional de la isla de Manhattan, cerca de los muelles del puerto viejo. A lo largo de los cuatro años siguientes, Kidd se dedicó a los negocios, cultivó la amistad de políticos y comerciantes y, ocasionalmente, realizó algunas actividades corsarias. Al parecer, se hartó de esa vida y, en 1695, embarcó rumbo a Inglaterra con la esperanza de amasar una fortuna como corso.

Con la ayuda de Robert Livingstone, empresario neoyorquino que había llegado a Londres más o menos en la misma época, Kidd se dispuso a buscar patrocinadores dispuestos a invertir en una travesía corsaria. Tras mucho juego de presiones, recabaron el apoyo de lord Bellomont, parlamentario y defensor acérrimo de los liberales, que ostentaban el poder. Bellomont necesitaba dinero y desempeñó un papel decisivo porque hacía poco que lo habían nombrado gobernador de Bahía de Massachusetts. Entre los tres, diseñaron un plan extraordinario para conseguir fondos: decidieron asociarse, comprar un barco potente y enviarlo al océano Índico a fin de capturar a los piratas que saqueaban los transportes y vendían la mercancía robada a los comerciantes de Nueva York. Bellomont accedió a recabar apoyos económicos para la empresa, mientras Kidd se ocupaba de aparejar el barco y reclutar a la tripulación según el sistema al uso de los corsarios: «sin presa no hay paga».

Bellomont convenció a los lores liberales Somers, Orford, Romney y Shrewsbury para que los apoyasen económicamente. Edmund Harrison, comerciante acaudalado de la City y director de la East Indian Company, también accedió a participar. Tantearon al Almirantazgo para que emitiera una patente de corso. En esa fecha, Inglaterra todavía estaba en guerra con Francia, por lo que no tuvieron problemas para conseguir una carta de marca que autorizaba la captura de naves francesas. El documento no abarcaba la captura de naves piratas, punto flaco que superaron mediante la emisión de una patente firmada por el canciller mayor del gran sello, que casualmente era lord Somers. La segunda carta de marca autorizaba a Kidd a cazar «piratas, bucaneros y filibusteros» y, en concreto, a los cuatro piratas mencionados en el documento: el capitán Thomas Tew, John Ireland, Thomas Wake y William Maze o

Mace.

Lo más sorprendente del acuerdo es que convencieron al rey en persona de que participase en la empresa. Guillermo III aprobó formalmente el proyecto y firmó una autorización según la cual los socios podían quedarse la totalidad de los beneficios de las capturas de Kidd, lo cual soslayaba el acuerdo habitual, según el cual todas las presas debían declararse a los tribunales del Almirantazgo. Convencieron al rey de que accediese a ese acuerdo insólito porque lord Schrewsbury organizó las cosas como para reservarle una parte del diez por ciento.

El barco seleccionado para la expedición corsaria era el *Adventure Galley*, de treinta y cuatro cañones. El 10 de abril de 1696, el *Adventure Galley* echó el ancla en la rada y el práctico del Támesis desembarcó. Tras una corta escala en Plymouth, se dispusieron a cruzar el Atlántico hasta Nueva York, ciudad en la que Kidd esperaba contratar al resto de los tripulantes que necesitaba. La noticia de la expedición corsaria no tardó en difundirse por el puerto, y rápidamente reclutó noventa hombres. El 6 de septiembre de 1696, cuando zarparon de Nueva York, la dotación de la nave ascendía a ciento cincuenta y dos efectivos. Fletcher, el gobernador de Nueva York, los describió como «hombres de fortuna desesperada y necesitados de inmensos tesoros».

Pasaron un día en Madeira para recoger agua dulce y provisiones, y se dirigieron al sur. El 27 de enero de 1697, echaron el ancla en Toliara, un pequeño puerto de la costa occidental de Madagascar. Kidd permaneció un mes allí, a fin de dar a sus hombres tiempo para recuperarse de la travesía. Había varios tripulantes enfermos de escorbuto. Luego navegó hacia el norte, hasta Anjouan, en las islas Comores, y de allí a la cercana Moheli, en la que carenó el *Adventure Galley*. En esta última isla, murieron treinta tripulantes a causa de las enfermedades tropicales. Los supervivientes estaban cada vez más agitados. Kidd había enrolado más hombres en las diversas escalas del océano Índico, y a la tripulación se habían sumado varios antiguos piratas. El sistema de «sin presa no hay paga» los obligaba a capturar una presa sin más dilaciones o a emprender el regreso con las manos vacías.

Kidd decidió poner rumbo al mar Rojo e intentar interceptar una de las naves de la flota de los peregrinos. Comunicó a la tripulación que se dirigía a Moka, situada en la entrada al mar Rojo: «Vamos, muchachos, con esa flota haré dinero suficiente». Esa operación no formaba parte de sus instrucciones ni estaba incluida en sus patentes de corso, por lo que sería difícil rendir cuentas a sus patrocinadores. La flota de los peregrinos zarpó de Moka el 11 de agosto de 1697, protegida por tres naves europeas, una de las cuales era el *Sceptre*, de treinta y seis cañones, comandado por Edward Barlow, al que, tras la muerte del capitán, acababan de ascender desde su puesto de segundo oficial. En nuestros días, Barlow es muy respetado por los historiadores marítimos debido al descriptivo diario que escribió e ilustró, en el que narra su vida a bordo.<sup>[6]</sup> A primera hora del 14 de agosto, Barlow avistó el *Adventure Galley*, que se aproximó al convoy. Detectó una señal alarmante: en el calcés ondeaba

la bandera roja de la piratería. A modo de advertencia, Barlow disparó sus cañones e izó la bandera de la East Indian Company. Como la brisa era suave, Kidd apeló a los remos, viró hacia un barco de la costa de Malabar y lanzó una andanada. Barlow no estaba dispuesto a perder un integrante del convoy. Hizo bajar las lanchas y ordenó a la tripulación que remolcase el *Sceptre* hacia el barco de Kidd. También ordenó a los que estaban en la arboladura que lanzaran gritos y disparasen las pistolas. Kidd se amilanó. Retrocedió hasta quedar fuera del alcance de Barlow y, al cabo de un rato, renunció a sus expectativas de capturar una presa y se alejó.

Su situación empeoraba a pasos agigantados. Su nave presentaba vías de agua, escaseaban las provisiones y la tripulación se mostraba cada vez más sediciosa. Cuando, cerca de la costa de Malabar, se cruzaron con un pequeño barco comercial, Kidd disparó cañonazos a sus amuras y se aproximó. Lo que sucedió a continuación fue el punto de no retorno en la travesía de Kidd. El mercante viajaba con bandera inglesa y, mientras Kidd entrevistaba al comandante, el capitán Parker, algunos miembros de su tripulación torturaron a los hombres de Parker a fin de averiguar dónde habían escondido los objetos de valor. Colgaron con cabos a varios marineros y los golpearon con los machetes. Kidd cogió provisiones de la nave de Parker y le obligó a permanecer a bordo y desempeñar la función de práctico.

En los puertos de la región, comenzaron a circular noticias del ataque de Kidd a la flota de los peregrinos y al velero comercial; el virrey de Goa destacó dos buques de guerra portugueses para que persiguiesen al *Adventure Galley*. Para variar, la situación favoreció a Kidd. A cañonazos, logró inutilizar la más pequeña de las dos naves y escapó sano y salvo. Fuera como fuese, la falta de disciplina y la rebeldía de su tripulación quedaron claramente de manifiesto cuando recalaron en las islas Laquedivas. Se apoderaron de las barcas lugareñas y las cortaron para hacer leña, violaron a las mujeres de la zona y, cuando los habitantes se vengaron y asesinaron al tonelero del barco, los piratas atacaron la aldea y mataron a cuantos pudieron. Las noticias de dichas atrocidades llegaron a tierra firme y acrecentaron el catálogo de fechorías de Kidd.

Dos acontecimientos más sellaron su destino. El 30 de octubre, estalló una discusión entre Kidd y William Moore, su artillero. La dotación no hacía más que quejarse de la falta de presas y Kidd increpó a Moore, que estaba en cubierta afilando un cincel, y lo tildó de perro piojoso. Moore respondió: «En el caso de que lo sea, es usted quien me ha convertido en un perro piojoso; me ha llevado a la ruina, como a tantos otros».<sup>[7]</sup> Esas palabras enfurecieron a Kidd. Cogió un cubo lleno de flejes de hierro y lo dejó caer sobre la cabeza del artillero. Moore se desplomó en cubierta y le oyeron decir: «Adiós, adiós. El capitán Kidd me ha asestado el golpe de gracia».<sup>[8]</sup> El médico del barco trasladó a Moore bajo cubierta, pero no pudo hacer nada. El golpe le fracturó el cráneo y Moore murió al día siguiente. Kidd no se mostró arrepentido. Comentó que en Inglaterra tenía amigos influyentes que lo librarían de las consecuencias de sus actos.

El 30 de enero de 1698, el *Adventure Galley* se topó por fin con una presa que merecía la pena. En las proximidades del puerto de Cochin, en la costa india de Malabar, interceptó al mercante *Quedah Merchant*, de 400 toneladas. Trasladaba un cargamento de seda, calicó o percal, azúcar, hierro y opio de Bengala y se dirigía al norte, a las órdenes del capitán inglés John Wright. Kidd se acercó ondeando banderas francesas. En las travesías largas, la mayoría de los mercantes llevaban pases de distintas nacionalidades para evitar a los corsarios, por lo que, al ver la enseñas galas de Kidd, como era previsible el capitán Wright preparó el pase francés. Esa situación era la ideal para Kidd, porque una de las cartas de marca lo autorizaba a atacar y tomar naves francesas. De hecho, el *Quedah Merchant* pertenecía a armadores armenios y un porcentaje considerable del cargamento era propiedad de un funcionario de alto rango de la corte del Gran Mongol.

Kidd comunicó al capitán Wright que reclamaba su barco como presa y, sin mediar más palabras, lo escoltó hasta el puerto más próximo con el propósito de vender parte del cargamento y conseguir los fondos que tanto necesitaba. Se calcula que el valor de la carga del *Quedah Merchant* iba de las 200 000 a las 400 000 rupias.

Kidd vendió el grueso de los artículos en el puerto de Quilon por aproximadamente 7000 libras y se hizo a la mar en busca de más presas. Capturó un pequeño barco portugués, lo saqueó y lo conservó como escolta. Persiguió durante varias horas al *Sedgewick*, de la East Indian Company, pero se le escapó. Puso rumbo a Madagascar y, en abril de 1698, el *Adventure Galley* echó el ancla en el puerto pirata de Santa María. Allí se encontraba fondeado el barco pirata *Resolution*, al mando de Robert Culliford, que había dedicado el último año a saquear naves en el océano Indico. Culliford formaba parte del grupo de amotinados que habían asesinado al capitán del gran buque mercante *Mocha* tras haberlo tomado. Si Kidd hubiera estado convencido de su condición de corsario, habría detenido a Culliford y confiscado su nave, porque era exactamente a lo que le autorizaba la patente de corso, pero se limitó a asegurarle que no le haría daño y bebieron juntos.

Kidd permaneció varios meses en Madagascar, se recuperó de las semanas que había pasado navegando y aguardó la llegada de vientos favorables. Los tripulantes insistieron en un último reparto del saqueo, y algunos desertaron y se unieron a Culliford. Kidd decidió abandonar el *Adventure Galley*, que tenía múltiples vías de agua y cuyos maderos estaban en pésimas condiciones, y asumió el mando del *Quedah Merchant*, que rebautizó con el nombre de *Adventure Prize*. En los primeros meses de 1699 (no existe constancia de la fecha exacta), se hizo a la mar con una tripulación muy reducida, de veinte miembros y unos pocos esclavos. Puso rumbo a las Antillas y, a principios de abril, llegó a la pequeña isla de Anguilla. Allí se enteró de que, a petición de la East Indian Company, el gobierno británico lo había declarado pirata. La amnistía no lo incluía y debían perseguirlo y someterlo a la justicia. Aprovechó como pudo alimentos y agua y, tras una escala que no superó las cuatro horas, zarpó hacia un refugio más seguro.

Escogió la isla danesa de Saint Thomas, que los piratas solían utilizar para vender los bienes saqueados, y el 6 de abril fondeó en el puerto. Se presentó ante el gobernador de la isla e intentó convencerlo de que lo protegiese de los buques de la Marina real. El gobernador Laurents no estaba dispuesto a correr el riesgo de que el puerto se viera sometido a un bloqueo naval, por lo que rechazó su petición. Poco más tarde, envió a Londres un informe sobre dicho encuentro, aunque con algunos añadidos: «Las cartas de Curaçao afirman que, con un barco de treinta cañones y doscientos cincuenta tripulantes, el capitán Kidd, pirata famoso, ofreció al gobernador de Saint Thomas 45 000 piezas de a ocho de oro y un gran cúmulo de artículos a cambio de su protección durante un mes, a lo que éste se negó».<sup>[9]</sup>

Kidd regresó al barco, levó anclas y continuó su travesía. Al aproximarse al extremo oriental de la isla de la Hispaniola, buscó refugio en la desembocadura del río Higüey, donde amarró el barco, que presentaba varias vías de agua, a los árboles de la orilla. Allí se encontró con Henry Bolton, un comerciante sin escrúpulos y de pasado oscuro, que no tuvo duda alguna a la hora de tratar con él, para entonces, notorio pirata. Bolton y uno de sus socios accedieron a adquirir las balas de tela que aún permanecían en la bodega del antiguo *Quedah Merchant* y a continuación compraron la nave. Kidd compró el balandro de Bolton, el *Saint Antonio*, y se trasladó a bordo con lo que quedaba de la dotación y los beneficios de las diversas transacciones.

Para entonces, ya tenía claro que su situación era desesperada. La totalidad de las autoridades británicas en el Caribe lo buscaba. En el mes de noviembre anterior, el almirante Benbow había enviado una carta a los gobernadores de las colonias americanas, en la que solicitaba que «ponga especial empeño en atrapar al mentado Kidd y a sus cómplices dondequiera que arriben».<sup>[10]</sup> Cuando se enteró de que Kidd se encontraba en la zona, el gobernador de Nevis envió a Puerto Rico al *Queenborough*, de la Armada británica, con el propósito de interceptarlo. Kidd llegó a la conclusión de que su única posibilidad consistía en regresar a territorio continental americano y negociar con su socio, lord Bellomont, al que habían nombrado gobernador de Nueva York, Bahía de Massachusetts y New Hampshire. Con esa intención, se hizo a la mar y puso rumbo norte.

El *Saint Antonio* llegó en junio a Long Island y, después de tres años de ausencia, Kidd se reunió con su esposa y sus dos hijas. Empezó a negociar con Bellomont en Boston, pero el gobernador libraba un sucio juego político, ya que tenía un ojo en su cargo y el otro en el tesoro de Kidd. Interrogado por Bellomont y posteriormente por el consejo de Massachusetts, Kidd hizo una relación pormenorizada de los bienes y el dinero obtenidos con sus capturas. Enumeró las balas de sedas, muselinas y percales; las toneladas de azúcar y hierro; los cincuenta cañones; los 36,30 kilos de plata y la bolsa con 18 kilos de oro. Bellomont era muy consciente de que, si manejaba mal la situación, Kidd representaría un serio peligro para su trayectoria. El camino más satisfactorio para él consistía en detenerlo por piratería, ya que de esa forma no se



vería implicado en las actividades de Kidd y, al mismo tiempo, podría quedarse con una parte del tesoro en su condición de vicealmirante de la colonia. Al acudir a otra reunión con el consejo de Boston, Kidd se encontró con que un agente lo esperaba en la puerta. Éste intentó detenerlo y Kidd entró corriendo en el edificio, sin dejar de llamar a gritos a lord Bellomont. El agente lo persiguió, lo redujo y se lo llevó a la cárcel de la ciudad. Kidd no dejó de gritar y protestar. Aunque en sus anteriores entrevistas había prometido al pirata que se ocuparía de conseguirle la amnistía real, Bellomont justificó su cambio de actitud diciendo que desde Inglaterra había recibido instrucciones precisas de detenerlo.

Abandonado por la única persona que podía ayudarlo, la suerte de Kidd estaba echada. De haberse escondido en una isla caribeña o en territorio continental americano, tal vez se habría salvado, como hicieron tantos otros, pero en ese momento se convirtió en el chivo expiatorio de todos los desmanes que una generación de piratas había cometido en el océano Índico.

Las noticias de las actividades de Kidd fueron atentamente seguidas en Londres, lo que no resulta sorprendente si tenemos en cuenta que, al principio, varias personas influyentes, incluidos el soberano, el presidente de la Cámara de los lores y varios políticos liberales, habían tenido intereses en la empresa. Cuando se supo que Kidd se había abandonado a la piratería, muchos políticos conservadores llegaron a la conclusión de que se presentaba la oportunidad de desencadenar un gran escándalo y provocar la dimisión de miembros decisivos del gobierno. El interés aumentó más si cabe por los rumores según los cuales los saqueos de Kidd estaban valorados en una cifra superior a las 400 000 libras. La East Indian Company exigió una parte del tesoro para cubrir sus pérdidas en el Índico y desagraviar a algunas de las víctimas de las incursiones de Kidd. En diciembre, la Cámara de los comunes debatió la cuestión y se planteó la moción de censura por la forma en que los liberales habían gestionado el tema. Los conservadores perdieron la votación, pero el ministro de Asuntos Exteriores, sir James Vernon, declaró agoraramente: «Los parlamentos han adoptado la costumbre de criticar y habrá que arrojar por la borda a uno u otro Jonás si no existe otra manera de aplacar la tempestad».<sup>[11]</sup> Huelga decir que Kidd se convirtió en dicho Jonás.

En septiembre, llegó a Londres la noticia de que lord Bellomont había arrestado a Kidd y el Almirantazgo ordenó el envío de un buque de guerra a Boston a fin de trasladarlo a Inglaterra. El *Advice*, de la Armada británica, atracó en Boston en febrero de 1700, en medio de una terrible ola de frío. Escoltaron a Kidd a bordo del barco y, en compañía de treinta y un prisioneros, emprendió el regreso a Inglaterra. Cuando el *Advice* ancló en el Támesis. Kidd estaba muy enfermo. Sin embargo, se las apañó para enviar una carta a lord Orford, otro de los patrocinadores de la expedición, en la que hace un relato selectivo y descaradamente tendencioso de sus actividades en el océano Índico. Aseguró que sólo había tomado dos barcos, ambos de bandera francesa. Insistió en que la tripulación lo había obligado a cometer actos

de piratería, le había robado y destruido su cuaderno de bitácora y los restantes registros. La carta concluía así: «Abrigo la esperanza de que Su Señoría y el resto de los honorables caballeros, mis dueños, me defiendan, ya que no he cometido injusticia alguna».<sup>[12]</sup>

Mientras los políticos, los lores del Almirantazgo, los abogados y los comerciantes reunían pruebas e interrogaban a los testigos, Kidd era trasladado del *Advice* al yate real *Katharine*, fondeado en Greenwich. Desgastado por meses de aislamiento solitario y enfermedad, carente de representación legal e incluso sin acceso a los documentos pertinentes, Kidd se dejó arrastrar por la desesperación y pensó en suicidarse. Temeroso de la muerte por ahorcamiento, pidió un cuchillo a fin de quitarse la vida. No le permitieron acabar tan rápidamente con sus problemas. El 14 de abril, el Almirantazgo envió su falúa a Greenwich y Kidd fue trasladado río arriba, hasta Whitehall. Por la tarde, lo condujeron al edificio del Almirantazgo en Whitehall, donde fue nuevamente interrogado por sir Charles Hedges, juez supremo del Almirantazgo, en presencia del almirante sir George Rooke, el conde de Bridgewater y otros dignatarios. Repitió las argumentaciones presentadas en la carta a lord Orford y, tras siete horas de interrogatorio, lo condujeron a la cárcel de Newgate, donde permaneció encerrado los once meses siguientes.

Newgate era un lugar de pesadilla, incluso según las pautas del siglo XVIII. Situada en la esquina de Holborn y Newgate Street, se trataba de una imponente edificación de piedra destinada a albergar a la horda de carteristas, criminales y sacamantecas de los bajos fondos londinenses, mientras esperaban el juicio y la muerte por ahorcamiento en Tyburn. Los rateros y las prostitutas se codeaban con asesinos y salteadores de caminos. Se permitía la visita de esposas e hijos y, aunque existía una actitud poco estricta hacia las apuestas, el alcohol, el sexo y la presencia de animales de compañía y aves de corral, todo quedaba contrarrestado por el hacinamiento, los malos olores y los gritos y los gemidos de los internos. En 1719, el capitán Alexander Smith describió Newgate como una morada de desdichas, «una sima sin fondo de violencia, una torre de Babel llena de oradores y en la que nadie escucha».<sup>[13]</sup>

El 27 de marzo de 1701, concedieron a Kidd un breve respiro sacándole del «infierno». Recorrió las calles hasta Whitehall para ser interrogado en la tribuna de la Cámara de los comunes, lo que le convierte en el primer y único pirata de la historia de Gran Bretaña que tuvo que justificar sus actos ante los miembros del Parlamento. Kidd no estaba, de hecho, en condiciones de hablar. Deprimido, desaliñado y mermado por los estragos de dos años de encarcelamiento en pésimas condiciones, Kidd debió de dar un espectáculo lamentable. No se conservan las actas de la sesión, y lo único que sabemos es que el intento de aprovechar su presencia para someter a juicio político a lord Somers y lord Orford fracasó. El 31 de marzo, tuvo lugar un segundo interrogatorio por parte de los parlamentarios y Kidd regresó una vez más a Newgate.

Para entonces, los abogados habían preparado sus alegaciones. Henry Bolton, que en la Hispaniola había comprado el *Quedah Merchant* a Kidd, fue perseguido, capturado y trasladado a Inglaterra para ser sometido a interrogatorio. Como testigo de la acusación, la East Indian Company envió desde la India al comerciante armenio Coji Babba, que se encontraba a bordo del *Quedah Merchant* durante el ataque de Kidd y había perdido todos sus artículos. Dundee y Ventura, los dos esclavos de Kidd, ya habían sido interrogados, y tanto lord Bellomont como todos los vinculados con el caso acumularon pilas de documentos. Sólo faltaba el juicio, y su celebración se fijó para el 8 y el 9 de mayo en Old Bailey, el tribunal de lo criminal de Londres.

Kidd dispuso de dos semanas para preparar su defensa. Solicitó que le enviaran sus documentos y, en concreto, pidió las dos patentes de corso, las órdenes originales del Almirantazgo y los dos pases franceses que le habían entregado los capitanes del *Quedah Merchant* y de otra de las naves que había tomado. Le hicieron llegar algunos documentos, pero, misteriosamente, los pases franceses no aparecieron.

Cuando comenzó el juicio ante el presidente del tribunal —el barón Ward, y cuatro magistrados más—, Kidd se encontró con una impresionante lista de cargos. Lo acusaron del asesinato de William Moore, el hombre a quien había matado con un cubo lleno de flejes de hierro; de piratería y robo del *Quedah Merchant*, y de atacar, tomar cuatro naves y robar sus cargamentos con actitud pirata. En lo referente a la acusación de asesinato, Kidd sostuvo que en ese momento la tripulación estaba al borde de la sedición, que Moore lo provocó y que nunca tuvo la intención de matarlo. Con respecto a los cargos de piratería, arguyó que tenía patente de corso para tomar naves francesas e insistió en que su inocencia quedaría demostrada si aparecían los pases. De todos modos, las pruebas reunidas por la acusación eran abrumadoras y sus testigos estaban minuciosamente instruidos. Durante el proceso, Kidd sacó fuerzas de flaqueza, pero el veredicto fue inevitable. El jurado lo declaró culpable de todos los cargos y el juez lo condenó a muerte por ahorcamiento. Al oír la sentencia, Kidd declaró: «Milord, la condena es muy dura. En lo que a mí respecta, soy el más inocente de todos, pero han hablado en mi contra personas que han cometido perjurio».<sup>[14]</sup>

¿Qué se hizo del botín de Kidd? ¿Alguien hizo caso de los rumores sobre el tesoro enterrado? Kidd vendió parte de su cargamento en un puerto del océano Índico y, en la Hispaniola, casi todo lo que le quedaba a Henry Bolton. Adquirió el *Saint Antonio* por 3000 piezas de a ocho, así como 4200 piezas de a ocho en letras de cambio y 4000 en barras y polvo de oro. En consecuencia, navegó hacia el norte con 8200 piezas de a ocho transportables, a lo que hay que sumar una cantidad desconocida de artículos y tesoros que cargó en el balandro acabado de adquirir. Al llegar a Nueva York, debió de entregar parte de esa fortuna a su esposa y a su amigo Emott.

Mientras llevaba a cabo las negociaciones preliminares con lord Bellomont, Kidd trasladó el barco del puerto de Nueva York al extremo oriental de Long Island, donde

fue y volvió de Gardiners Island. Durante varias semanas, la nave permaneció entre Gardiners Island y Long Island y, en ese período, tres balandros se acercaron para desembarcar a algunos tripulantes de Kidd, junto con sus cofres y su parte del cargamento. Sabemos que Kidd envió a lady Bellomont una caja esmaltada que contenía cuatro joyas. También sabemos que la señora Kidd hizo llegar una bolsa de piezas de a ocho, de 2,750 kilos, a Thomas Way, y que Kidd envió al comandante Selleck, de Connecticut, varios kilos de oro, al que se le supone un valor de 10 000 libras. La cantidad más grande fue a parar a manos de John Gardiner, el dueño de Gardiners Island, y fue esta cifra la que originó la leyenda del tesoro enterrado de Kidd. Éste desembarcó dos veces en dicha isla: compró alimentos a Gardiner y dejó cinco balas de paños, un cofre con artículos de calidad y una caja con 23,600 kilos de oro. Probablemente era su seguro por si las cosas salían mal.<sup>[15]</sup>

En cuanto Kidd quedó firmemente encerrado bajo llave en la cárcel de Boston, lord Bellomont hizo denodados esfuerzos por localizar y recuperar el tesoro, que para entonces estaba repartido en varios sitios de los alrededores de Nueva York, Boston y las Antillas. Registraron la casa bostoniana del señor Campbell y retiraron 13,125 kilos de oro y 5,750 kilos de plata. John Gardiner envió a Bellomont once bolsas de oro y plata. Al final, 31,500 kilos de oro, 66,700 kilos de plata, 41 balas de artículos, bolsas con piezas de plata y diversas joyas fueron recogidos y trasladados a bordo del *Advice* para ser enviados a Inglaterra. Se calcula que el valor total de esos bienes ascendía a 14 000 libras, cantidad bonita, pero que no se parece en nada a las 40 000 libras que Kidd le hizo creer a Bellomont que obtendrían y que es una ínfima fracción de las 400 000 libras que, según los rumores, Kidd obtuvo en el océano Indico. Pese a que Henry Bolton fue detenido por el capitán del *Fowey* de la Armada británica, no hallaron indicios de los artículos que compró a Kidd en las Antillas. Prendieron fuego al *Quedah Merchant*, abandonado en la Hispaniola y, con la intención de que se pudiese, dejaron el casco quemado a orillas del río. A lo largo de los años, diversas personas han intentado encontrar los restos del tesoro de Kidd y llevado a cabo registros en Gardiners Island y otros sitios, pero, al parecer, ninguna de ellas tuvo éxito.

Lisa y llanamente, sabemos sobre el tesoro de Kidd más que acerca del de cualquier otro pirata de su época por el interés público que despertó su captura y juicio. Es posible que otros piratas coetáneos consiguiesen botines mayores, pero las pruebas son insuficientes. Es probable que el mayor botín de Bartholomew Roberts fuera el cargamento del barco portugués que abordó durante su primer año como pirata. Durante los dos años que se dedicó a la piratería, Barbanegra saqueó alrededor de veinte naves, pero en lo que al tesoro se refiere ninguna de sus presas fue tan espectacular. Tras la batalla en la ensenada Ocracoke, el botín recuperado en sus barcos y en una tienda de campaña montada en la orilla ascendía a «25 pipas de azúcar, 11 toneles y 145 bolsas de cacao, un barril de índigo y una bala de algodón».

<sup>[16]</sup> Si a ello le sumamos la venta del balandro de Barbanegra, el monto asciende a

2500 libras, lo cual no es una cifra desorbitada como para haberla amasado a lo largo de una trayectoria pirata tan famosa.

El capitán England capturó en el océano Índico varias presas de gran valor. En 1720, se topó con un barco portugués, de setenta cañones, anclado en las islas Mascareñas, situadas al este de Madagascar. Había sufrido graves daños durante una tempestad, y no opuso resistencia cuando los piratas lo atacaron. Entre los pasajeros viajaba el virrey de Goa. Según la *General History of the Pirates*, de Johnson, el valor de los diamantes que la nave transportaba rondaba los cuatro millones de dólares. Cuenta que los piratas navegaron hasta Madagascar, donde carenaron el barco y se repartieron el botín, que salió a 42 diamantes por cabeza. La captura del *Ganj-i-Sawai*, por parte de Henry Avery, fue parecida y existen varias estimaciones del tesoro saqueado, que van de las 200 000 a las 350 000 libras. La inmensa mayoría de los piratas tuvieron que darse por satisfechos con un botín bastante más modesto.

Con excepción del tesoro de Kidd, el botín mejor documentado de la edad de oro de la piratería corresponde a Sam Bellamy. Las excavaciones submarinas realizadas en su barco, el *Whydah*, han permitido rescatar del fondo del mar una impresionante cantidad de monedas, barras de oro y joyas africanas. Se han recuperado 8397 monedas de diverso valor, incluidas 8357 monedas españolas de plata y 9 monedas españolas de oro que, sumadas, ascienden a 4131 piezas de a ocho; 17 barras de oro, 14 pepitas de oro, 6174 fragmentos de oro y cierta cantidad de polvo de oro.<sup>[17]</sup> El oro africano incluye cerca de 400 piezas de joyería del reino de los ashanti, en su mayor parte cuentas, colgantes y otros adornos. Nadie quiere atribuir una cuantía exacta a esos objetos, y los comentarios periodísticos según los cuales el valor del tesoro del *Whydah* asciende a 40 millones de dólares son totalmente especulativos, si bien las excavaciones han demostrado, más allá de toda duda razonable, que algunos piratas lograron hacerse con grandes cantidades de oro y plata.

El atractivo del tesoro siempre fue uno de los motivos más convincentes para dedicarse a la piratería. Con riquezas como las obtenidas por Henry Morgan, Henry Avery, el capitán Kidd o Sam Bellamy, cualquiera podía librarse de la dura vida a bordo de una nave. Habría podido dilapidar el dinero en prostitutas o dedicarse a beber toda la vida en una alegre taberna. Nunca más habría tenido que correr el riesgo de morir a causa de la malaria o la fiebre amarilla en la costa de África, mientras su nave aguardaba la llegada de un envío de esclavos. Se habría podido dar un banquete de carne fresca y buen vino en lugar de ingerir duras galletas enmohecidas, carne de cerdo salada y cerveza maloliente.

Los marinos se sintieron fascinados por los relatos de los reinos piratas de Madagascar y las Antillas, en los que todos los hombres eran iguales, tenían un voto cuando se trataba de decidir los asuntos de la dotación pirata y el botín se repartía con justicia. En el caso de los más aventureros, la piratería planteó la posibilidad de abandonar las aguas grises y frías del mar del Norte o del Gran banco de Terranova y explorar las extensiones azules y cálidas del Caribe.

Algunos se vieron abocados a la piratería por pura necesidad. El aumento espectacular de la actividad pirata sólo se dio en dos ocasiones, y ambas sucedieron cuando se firmó la paz tras prolongados períodos de guerra naval y grandes cantidades de marinos perdieron su empleo. En 1603, cuando por fin concluyeron cincuenta años de hostilidades entre Inglaterra y España, centenares de efectivos de la Marina real y de naves corsarias perdieron su trabajo. Su única habilidad consistía en manejar un barco y muchos recurrieron a la piratería. A lo largo de las tres décadas siguientes, los piratas asolaron los transportes que navegaron por el canal de la Mancha, el estuario del Támesis y el Mediterráneo.

El segundo incremento de la piratería se produjo en los años posteriores a la firma del Tratado de Utrecht, en 1713, que significó la paz entre Inglaterra, Francia y España. Los efectivos de la Marina real pasaron de 53 785 en 1703 a 13 430 en 1715, lo que significó que 40 000 marinos se quedasen sin trabajo.<sup>[18]</sup> Aun así, no hay pruebas de que esos hombres se unieran a las filas piratas, y Marcus Rediker señala que la mayoría de los piratas no procedía de la Marina real, sino de la mercante, pero muchos observadores contemporáneos opinan que el incremento de los ataques piratas en los años que siguieron a la paz de Utrecht se debió, en gran medida, a la gran cantidad de marinos desempleados. Concretamente, achacan la responsabilidad a los españoles, porque, después del Tratado de Utrecht, expulsaron a los leñadores de la bahía de Campeche y del golfo de Honduras, así como a los corsarios. Hacia finales del siglo XVII, se expidieron muchas patentes de corso, sobre todo en las Antillas. La paz de Utrecht puso fin a esa situación y el gobernador de Jamaica advirtió a Londres de las posibles consecuencias: «Desde la retirada de nuestros corsarios, he visto en las ciudades de Port-Royal y Kingston a una considerable cantidad de navegantes que no logran encontrar trabajo, y estoy muy preocupado porque, en virtud de la falta de ocupación, es posible que en breve nos abandonen y se entreguen a la piratería».<sup>[19]</sup>

Las palabras de los piratas condenados que aguardaban la ejecución nos ofrecen otra perspectiva de lo que les llevó a dedicarse a la piratería. Algunos lo achacaron a la crueldad de los capitanes y muchos culparon a la bebida, que los empujó a una vida delictiva. Antes de que, en 1724, fuera ahorcado en Boston, William White declaró que la bebida había sido su perdición y que estaba borracho cuando lo convencieron de que embarcase en una nave pirata. John Archer, al que ahorcaron el mismo día, reconoció que el alcohol lo había llevado a cometer delitos que, en ese momento, para él eran más amargos que la muerte. Sin duda alguna, fue el señuelo del botín y la riqueza el atractivo principal de la piratería, como así ha sido para cualquier bandido, bandolero y ladrón a lo largo de la historia.

## CAPÍTULO 11

### A LA CAZA DE LOS PIRATAS

LA HISTORIA DE BARBANEGRA y su cruenta muerte están tan mezcladas con la leyenda que casi sentimos la tentación de achacarla a la fértil imaginación del capitán Johnson. Sin embargo, los cuadernos de bitácora manchados de sal de los oficiales navales que participaron en su captura son un saludable recordatorio de que Barbanegra fue un pirata de carne y hueso. En la Oficina de registros públicos de Kew, se encuentra el diario del capitán del *Lyme*, de la Armada británica, que describe el envío de la expedición «en pos del pirata Teach por Carolina del Norte»<sup>[1]</sup>, y en el National Maritime Museum de Greenwich se guarda el diario de Robert Maynard, primer teniente del *Pearl*, de la Armada británica, y el hombre que dirigió los efectivos navales que acabaron con el más célebre de todos los piratas. La entrada de Maynard correspondiente al 17 de noviembre de 1718 dice así:

Vientos moderados y buen tiempo. Hoy mismo recibí del capitán Gordon la orden de enrolar a sesenta hombres de los barcos de Su Majestad *Pearl* y *Lyme* y, a bordo de dos balandros pequeños, disponernos a acabar con algunos piratas que residen en Carolina del Norte. En esta fecha, levamos anclas y zarpamos desde aquí con los balandros bajo mi mando, teniendo a bordo provisiones de toda clase y armas y municiones adecuadas para la ocasión.<sup>[2]</sup>

El responsable de organizar la expedición de búsqueda de Barbanegra fue Alexander Spotswood, gobernador de Virginia. Debido a las actividades de los piratas, Spotswood había recibido muchas quejas de los comerciantes de Carolina del Norte. Estaba convencido de que el gobierno de dicha provincia era demasiado débil para tomar medidas, y le preocupaba sobremanera el plan de los piratas de fortificar una isla en la ensenada Ocracoke y convertirla en punto de encuentro de todas las naves piratas de la región. El 24 de noviembre de 1718, publicó un bando en el que ofrecía recompensas por la condena o la matanza de los piratas:

... Por Edward Teach, comúnmente conocido como capitán Teach o Barbanegra, cien libras; por cualquier otro comandante de un barco, balandro o nave piratas, cuarenta libras; por cada teniente, piloto, contraamaestre intendente o carpintero, veinte libras; por cualquier otro oficial inferior, quince libras, y por cada marinero cogido a bordo de un barco, velero o nave como los antedichos, diez libras...<sup>[3]</sup>

Spotswood contactó con los comandantes de los dos buques de guerra británicos estacionados en Virginia, el capitán Gordon del *Pearl* y el capitán Brand del *Lyme*, y les preguntó si estaban dispuestos a «eliminar ese nido de serpientes». Los capitanes respondieron que sus naves no estaban en condiciones de navegar por los canales poco profundos y peligrosos de los alrededores de Ocracoke, y que no habían recibido órdenes de alquilar y pagar embarcaciones de menor tamaño. Spotswood se

ofreció a poner dinero para dos balandros y a recabar la ayuda de prácticos de Carolina que conociesen la zona, y los capitanes accedieron a proporcionarle efectivos.<sup>[4]</sup>

Nombraron jefe de la expedición al teniente de navío Maynard, «oficial experimentado y caballero de gran valentía y resolución».<sup>[5]</sup> Estaba al mando de los treinta y cinco efectivos del *Pearl*, así como de un guardia marina y veinticinco marineros del *Lyme*. Los balandros alquilados eran el *Ranger* y el *Jane*. Maynard se hizo cargo del *Jane* y encomendó el *Ranger* a un tal señor Hyde. Como los balandros no disponían de cañones, a Maynard no le quedó más remedio que confiar en las armas portátiles, las espadas y las pistolas.

Gracias a los barcos con los que se cruzaron, Maynard averiguó que el *Adventure*, el balandro de Barbanegra, estaba fondeado en la zona interior de la isla Ocracoke, frente a las aguas protegidas del estuario de Pamlico. Se trataba de un refugio ideal, protegido por numerosos bajíos y bancos de arena. Guiados por los prácticos locales, los balandros de Maynard llegaron a la zona al anochecer del jueves 21 de noviembre, pero el comandante tomó la decisión de esperar el cambio de marea y lanzar el ataque a primera hora del día siguiente.

Con las primeras luces, los balandros levaron anclas y se aproximaron sigilosamente a la isla. Soplaba muy poco viento y Maynard ordenó a algunos efectivos que bajaran un bote pequeño, avanzasen a remo por delante del balandro y tanteasen la situación. Cuando se acercaron a la nave pirata fueron recibidos por una descarga cerrada de disparos. El bote se replegó velozmente al amparo de los barcos.

En ese momento, las probabilidades todavía eran favorables a Maynard. Según la carta del capitán Brand al Almirantazgo, a bordo del barco pirata sólo navegaban diecinueve hombres, «trece blancos y seis negros».<sup>[6]</sup> Además, Barbanegra y varios tripulantes habían estado bebiendo casi toda la noche. Sin embargo, el capitán pirata conocía bien los bancos de arena y los canales y su barco estaba artillado con nueve cañones montados. Al oír la voz de alarma, Barbanegra cortó el cable del ancla y se dirigió al estrecho canal, salpicado de bancos de arena sumergidos. Maynard izó el pabellón real y emprendió la persecución.

La brisa era tan débil que los balandros tuvieron que apelar a los remos. Poco después los balandros de Maynard encallaron y el comandante y Barbanegra sostuvieron un diálogo a gritos. Existen varias versiones del episodio. La más concisa es la del propio Maynard, que se limita a decir lo siguiente: «Ante nuestro primer saludo, brindó por mi condena y la de mis hombres, a los que tildó de perritos cobardes, y de inmediato añadió que no pediría tregua ni daría cuartel».<sup>[7]</sup> La versión de Johnson, que aparentemente se basó en lo que publicó la prensa, resulta más interesante:

Barbanegra lo recibió de esta tosca manera: «Condenados canallas, ¿quiénes sois? ¿De dónde venís?». El teniente se obligó a responder: «Por nuestros colores, puede comprobar que no somos piratas». Barbanegra le pidió que se trasladase en la lancha para ver quién era, pero el señor Maynard respondió de la siguiente guisa:



«No puedo prescindir de mi lancha, pero en cuanto me sea posible me trasladaré a bordo de su nave en mi balandro». Al oír esas palabras, Barbanegra cogió un vaso de licor, bebió a su salud y añadió: «Que mi alma acabe condenada si le doy cuartel o le pido tregua». A lo cual el señor Maynard respondió «que no esperaba tregua de su parte ni le daría cuartel».<sup>[8]</sup> [Mapa 3.](#)



Con la plenamar, los empujones y los esfuerzos de los efectivos, lograron desencallar los dos balandros y se dirigieron hacia el *Adventure*. Al acercarse Barbanegra disparó una andanada con los cañones cargados de munición para cazar patos: clavos y trozos de hierro. Las consecuencias fueron devastadoras. Según palabras del propio Maynard: «Por desgracia, asesinaron al señor Hyde y cinco de sus hombres resultaron heridos en el pequeño balandro que, al carecer de comandante, se escoró a popa y no pudo acudir en mi ayuda hasta que la acción casi había concluido».<sup>[9]</sup> Según la explicación más pormenorizada de la *Boston News Letter*, la andanada mató a seis hombres y produjo cinco heridos.

Maynard persiguió a Barbanegra desde su posición de mando en el *Jane* y logró destrozar a tiros el foque y las drizas de proa del *Adventure*, con lo que le obligó a dirigirse a tierra. Dio la orden de que todos sus hombres excepto dos se ocultasen en la bodega con las armas preparadas mientras procedía a la aproximación definitiva. Cuando el *Jane* se situó junto a su barco, Barbanegra dio por hecho que la andanada había matado a la mayor parte de la tripulación y, en compañía de diez piratas, decidió abordar el balandro de Maynard. Treparon a bordo y en eso estaban cuando los marinos abandonaron su escondite. La explicación más completa de lo que sucedió fue publicada por la *Boston News Letter*:

Los mismísimos Maynard y Teach comenzaron el combate con las espadas; Maynard lanzó una estocada y la punta de su acero chocó con la cartuchera de Teach, por lo que se dobló hasta la empuñadura. Teach rompió el guardamano e hirió a Maynard en los dedos, pero aquello no lo amedrentó, y el capitán retrocedió de un salto, abandonó la espada y disparó la pistola, hiriendo a Teach. Demelt se interpuso con la espada y produjo numerosos cortes en la cara de Teach; el combate en el balandro de Maynard estaba en pleno apogeo; entre los tripulantes, había un escocés de las montañas que atacó a Teach con el sable y le produjo un corte en el cuello. Teach le dijo que lo había hecho muy bien, a lo que el montañés replicó: «Si no está bien hecho, ya lo mejoraré». Le asestó entonces un segundo sablazo con el que le cortó la cabeza, que quedó sobre su hombro.<sup>[10]</sup>

Según Maynard, Barbanegra se desplomó «con cinco disparos y veinte cortes profundos en varias zonas del cuerpo».<sup>[11]</sup> Al igual que Rasputín, otro monstruo malvado de la historia, Barbanegra pareció desafiar a la muerte hasta que el montañés le asestó el sablazo definitivo. No resulta sorprendente que las leyendas de la zona afirmen que, cuando lo arrojaron por la borda, el cadáver decapitado nadó varias veces alrededor del balandro.

La muerte del capitán pirata no significó el fin inmediato de la lucha. Todos los archivos apuntan a que los piratas que quedaron vivos plantaron cara a la desesperada. Cuando alcanzó al resto del grupo atacante, las cubiertas del *Ranger* estaban empapadas en sangre y salpicadas de cadáveres y moribundos. No hay coincidencia en cuanto a la cifra de muertos. El capitán Brand comunicó al Almirantazgo que habían muerto once marinos (dos del *Lyme* y nueve del *Pearl*), y que había más de veinte heridos. Algunos piratas se arrojaron por la borda y fueron rematados en el agua. Un cadáver fue descubierto varios días después debido a la gran cantidad de pájaros que lo sobrevolaba. La cifra definitiva de muertos piratas

varía entre nueve y doce, y nueve heridos de gravedad fueron tomados prisioneros.

Las bajas podrían haber sido mayores, ya que Barbanegra había dado instrucciones a uno de los negros de la tripulación para que prendiera fuego al pañol de pólvora e hiciese estallar el barco pirata en el caso de que el teniente y sus efectivos lo abordaran. Afortunadamente, dos hombres de un balandro comercial que la noche anterior habían bebido con Barbanegra se ocultaron bajo cubierta durante el combate e impidieron que el negro ejecutase dichas órdenes.

Maynard conservó la cabeza de Barbanegra y la colgó bajo el mostacho de su balandro. Esa exhibición del espeluznante trofeo estaba en consonancia con el espíritu de una época en la que las cabezas de los traidores se clavaban en lanzas colocadas en la entrada del puente de Londres y, a modo de advertencia, los cadáveres de los criminales se exhibían en sitios destacados. Por otro lado, Maynard la necesitaba como prueba de que había acabado con el célebre pirata, así como para reclamar la recompensa. El *London Journal* del 22 de abril de 1727 describía una acción parecida: la cabeza de Nicholas Brown, «célebre pirata», fue trasladada a Jamaica por el capitán Drudge, «pues el gobierno de la isla había ofrecido una recompensa de 500 libras a quien lo atrapase».

Tras la batalla, Maynard cruzó el estuario hasta Bathtown a fin de buscar ayuda para los heridos. Varias semanas después, zarpó en el balandro *Adventure*, acompañado por el balandro alquilado *Jane*. Puso rumbo norte, a Virginia, con el propósito de reunirse con su buque, el *Pearl*, y de comunicar el éxito de la misión al capitán Gordon, su comandante. El 3 de enero de 1719, ambos balandros navegaron río James arriba, en dirección a Williamsburg. Hacía un magnífico día de invierno y el viento suave agitaba la superficie del agua. Al echar el ancla frente al *Pearl*, Maynard ordenó a sus hombres que disparasen una salva de nueve disparos. Cuando los grandes cañones del buque de guerra hicieron lo propio, la tripulación avistó con toda claridad la cabeza barbuda del pirata más buscado de la costa americana, que continuaba colgada bajo el mostacho del balandro pirata. Ese mismo día, horas después, en la columna del cuaderno de bitácora titulada «Sucesos dignos de mención y compañía», Maynard con el lenguaje pragmático y sencillo que se espera de los oficiales navales, apuntó lo siguiente:

Poco viento y buen tiempo en este día en el que anclé aquí, procedente de Carolina del Norte, a bordo del balandro *Adventure*, de Edward *Thache*, antiguo capitán (pirata) cuya cabeza colgué bajo el mosquete del mentado balandro a fin de ofrecérsela a la colonia de Virginia, tras entregar a mis comandantes los bienes y efectos del antedicho pirata, para que dispongan de ellos según sea necesario.<sup>[12]</sup>

Dada su temible reputación, la muerte de Barbanegra y el juicio y la ejecución posteriores de lo que quedaba de su tripulación se consideraron un golpe significativo en la lucha contra los piratas. En lo que a las autoridades británicas se refiere, en términos propagandísticos fue tan importante como el juicio y el ahorcamiento del capitán Kidd, acaecidos en 1701.

El último plante de Barbanegra en la ensenada Ocracoke se convirtió en una

leyenda pirata y el combate entre el teniente Maynard y la imponente figura de Barbanegra en la cubierta del barco representó la confrontación clásica entre las fuerzas del bien y del mal. La prensa de la época refirió la batalla con cierto lujo de detalles y la *General History of the Pirates*, del capitán Johnson, incluye un emocionante relato que ha servido de materia prima para muchos libros dedicados a la piratería e inspirado diversas obras de teatro, baladas y películas. Ochenta años después de la muerte de Barbanegra, el teatro londinense estrenó el melodrama de James Cross titulado *Blackbeard, or the Captive Princess* [Barbanegra o la princesa cautiva], que durante muchos años se convirtió en favorito del público. Descrito como «un ballet tragicómico y de acción en dos actos», el argumento consistía en diez páginas de canciones y detalladas acotaciones. Se estrenó en el Royal Circus de Lambeth el lunes de Pascua de 1798 y se representó cien noches más durante el resto de la temporada. El libreto se basa en comentarios históricos sobre los últimos días de Barbanegra, pero el autor se tomó grandes libertades con los personajes involucrados y con los lugares. El componente amoroso se resolvió mediante la introducción de una bella princesa que tomó prestada de la historia de Henry Avery, y la producción se animó gracias a complejos efectos escénicos, unas cuantas canciones vigorosas y el sonido de pífanos, tambores, pistoletazos y cañonazos.

La primera escena tiene lugar en el camarote del pirata, en el que Barbanegra y varios de sus hombres están de juerga. Caesar, el criado negro de Barbanegra, mira por el catalejo, avista una vela en el horizonte y los tripulantes se aprestan para la acción. Toman el barco y trasladan bajo cubierta a dos cautivos. Se trata de Ismene, la princesa mongol, y de su enamorado, Abdallah. La acción se desplaza al puerto de la isla de Madagascar, donde Orra, la esposa de Barbanegra, aguarda el regreso de los piratas. Un niño negro entona una balada, hay un baile de esclavos y Barbanegra descende de su majestuosa falúa en compañía de la princesa cautiva, que se ha convertido en el objeto de su deseo. En una estancia del fuerte de Barbanegra, Orra acusa a Ismene de arrebatarle el cariño de su marido, pero la princesa afirma que detesta al pirata. Orra organiza su fuga y la de Ismene. La escena pasa a las Antillas, donde Barbanegra y Caesar persiguen a las mujeres por un sendero. Barbanegra apuñala a Orra y la mata, y Caesar lucha con Abdallah y lo hiera. De nuevo a bordo del *Revenge*, el barco pirata, Barbanegra intenta poseer por la fuerza a la princesa Ismene, pero se ve interrumpido por el fantasma de Orra y, a continuación, por la noticia de que han avistado a un enemigo. Barbanegra se entera de que «el enemigo es británico y conquistará o morirá». En la santabárbara, Caesar se dispone a volar la nave, pero Ismene y Abdallah aúnan esfuerzos y se lo impiden. En la última escena, el *Pearl*, el balandro del teniente Maynard, se acerca a la nave pirata. Estalla el enfrentamiento entre Maynard y Barbanegra. Maynard resulta herido, pero aparece Abdallah y vence al pirata, que se arroja al agua. Los piratas se rinden, la princesa Ismene y Abdallah se abrazan y el telón cae en medio de los gritos y los «hurra de victoria».

A lo largo del siglo XIX, la obra fue revivida y adaptada en varias ocasiones. Sin duda, debió gran parte de su popularidad a la temática marinera y a las canciones patrióticas, que encantaron al público británico en esos años de preocupación en los que Nelson y la armada parecían la única defensa ante los embates de Napoleón y la invasión francesa. El fin triunfal de la obra recordó al público londinense que los marinos británicos siempre vencerían a los enemigos de Gran Bretaña. Una versión de la obra se convirtió en una de las escenas más populares de los teatros de juguete Pollock, e incluso en nuestros días es posible adquirirla.<sup>[13]</sup> En lo que se refiere a Ocracoke, en Carolina del Norte, la historia de Barbanegra se ha convertido en una rentable atracción turística. Los que visiten la isla se toparán con un establecimiento que responde al nombre de «Posada de Barbanegra», una tienda de recuerdos piratas conocida como «El agujero de Teach» y la taberna «Bandera pirata».

\* \* \*

La actividad pirata alcanzó su momento culminante en los años inmediatamente anteriores y posteriores a 1720. Las denuncias fueron las mismas desde Boston hasta Barbados. La carta que Johnson, gobernador de Carolina del Sur, envió a Londres en mayo de 1718 expresaba una opinión compartida por el resto de las colonias: «La indescriptible calamidad que esta pobre provincia sufre a causa de los piratas me obliga a informar a los lores a fin de que Su Majestad sea informada e inducida a concedernos la ayuda de una o dos fragatas para vigilar la zona, ya que estamos constantemente alarmados y toman nuestros barcos, lo que supone la ruina absoluta de nuestro comercio».<sup>[14]</sup> En septiembre de 1720, el vicegobernador Mathew advirtió desde la isla de Saint Kitts que los piratas «entraban literalmente en Basse Terre Road» y quemaban naves bajo los mismísimos cañones de la batería.<sup>[15]</sup>

«En mi opinión, los piratas aumentan a cada día que pasa y toman y saquean la mayor parte de los barcos y las naves con destino a esta isla»,<sup>[16]</sup> escribió en diciembre de 1717 el comandante en jefe de Jamaica. Añadió que los barcos con rumbo a Gran Bretaña no se atrevían a moverse si no contaban con la protección de un convoy. Shute, el gobernador de Boston, lo expresó con claridad meridiana: «... los piratas siguen merodeando por estos mares y, si no se envían efectivos suficientes para echarlos, nuestro comercio tendrá que suspenderse».<sup>[17]</sup>

Se ha calculado que, en ese período, en aguas caribeñas y norteamericanas operaron entre mil quinientos y dos mil piratas.<sup>[18]</sup> El barco pirata medio disponía de una tripulación de ochenta hombres, de modo que por la zona debieron de navegar entre quince y veinticinco barcos piratas. A primera vista, parece una cantidad excesivamente reducida como para causar tanta alarma y poner en peligro el comercio colonial, pero debemos recordar que las islas y costas que sirvieron de territorios de caza piratas estaban poco pobladas y eran muy vulnerables a los ataques

decididos de naves fuertemente artilladas. En 1700, la población de la jamaicana Port-Royal rondaba las tres mil almas; Nueva York era una ciudad de dieciocho mil habitantes y Charleston rondaba los cinco mil. En esas mismas fechas, la población total de Terranova no superaba las dos mil personas.<sup>[19]</sup> Ya hemos visto que la mayoría de los mercantes que hacían escala en esos y otros puertos coloniales contaban con dotaciones de entre diez y veinte hombres y casi nunca estaban artillados con más de ocho o diez cañones pequeños. Dos naves piratas artilladas con un total de cincuenta cañones presentaban una potencia de fuego equivalente a la de un pequeño ejército y resultaban invencibles, a menos que les plantara cara un buque de guerra de la armada.

Las autoridades de Londres fueron muy conscientes del problema planteado por la piratería y es indudable que tomaron varias medidas para abordarlo, así como para hacer frente a los peores abusos de los corsarios. Como es lógico suponer, las guerras en Europa eran más importantes para Inglaterra. Hasta la firma del Tratado de Utrecht, de 1713, que puso fin al largo conflicto entre Gran Bretaña y Francia, los lores del Almirantazgo tuvieron misiones más apremiantes en las que intervinieron los barcos de la Marina real. Sin embargo, entre 1700 y 1720 tomaron una serie de medidas que resultaron extraordinariamente eficaces. Uno de los aspectos más sorprendentes de la edad de oro de la piratería radica en la forma brusca en la que decreció la amenaza pirata. En el período de mayor intensidad de 1720, había dos mil piratas, mientras que en 1723 la cifra se redujo a aproximadamente un millar y, en 1726, no había más de doscientos.<sup>[20]</sup> La frecuencia de los ataques piratas pasó de entre cuarenta y cincuenta en 1718 a media docena en 1726.

Afrontaron el problema desde diversos ángulos: mediante la aprobación de medidas legislativas; con la introducción de indultos o amnistías a los piratas a fin de que abandonasen sus vidas delictivas; a través del aumento de las patrullas navales en los sectores más afectados; ofreciendo recompensas por la captura de piratas y autorizando a los corsarios a atacar y capturar piratas, y mediante el juicio y la ejecución de los detenidos. Algunos métodos fueron más eficaces que otros, si bien la suma de todos pretendía la eliminación de la piratería en tanto grave amenaza al comercio en el Atlántico y el Caribe.

Hasta 1700, el procedimiento legal para encargarse de los piratas capturados estuvo regido por el acta que el Parlamento aprobó en 1536 «para el castigo de los piratas y los ladrones del mar».<sup>[21]</sup> En ella se estipulaba que todos los casos de piratería en alta mar o en cualquier puerto o río en los que el almirante supremo tuviera jurisdicción debían ser vistos por el almirante y por tres o cuatro jueces de hecho, nombrados por el presidente de la Cámara de los lores. Eso significó que la piratería dejó de estar sometida a las reglas de la ley civil y quedó bajo la jurisdicción del Tribunal supremo del Almirantazgo. Para los gobernadores coloniales, el problema consistía en que era necesario trasladar a Londres a los piratas capturados a fin de que los juzgasen en Old Bailey, el tribunal de lo criminal. El ahorcamiento

ocasional de un grupo de piratas en Execution Dock, a orillas del Támesis, supuso un entretenimiento para los habitantes de Wapping y Rotherhithe, pero apenas influyó en la tripulación de una nave pirata fondeada en la costa de África o que navegaba por las Bahamas, al calor del sol del Caribe.

El avance decisivo se produjo con el «Acta para la supresión más eficaz de la piratería», de 1700. Así se puso fin al requisito de que los piratas debían ser enviados a Inglaterra para ser sometidos a juicio y permitió que los tribunales del Vicealmirantazgo en ultramar celebrasen vistas. Autorizó el uso de la pena de muerte y estipuló que los culpables debían ser ejecutados en el mar o en sus proximidades. Los marinos que se resistieran al ataque de los piratas serían recompensados con un porcentaje del cargamento que hubiesen salvado.

El acta sentó las bases de los mecanismos legislativos, pero no estuvo acompañada de una sucesión inmediata de ejecuciones porque era necesario atrapar a los piratas antes de celebrar el proceso. Uno de los primeros juicios que tuvo lugar fuera de Inglaterra se debió a que el capitán pirata y la tripulación regresaron precisamente al puerto del que se habían llevado un barco durante un motín. En mayo de 1704, John Quelch navegó hasta Marblehead, en Massachusetts, después de varios meses de saquear transportes a lo largo del litoral de Brasil. Varios días después, Quelch y veinticinco piratas fueron detenidos y encerrados en la cárcel de Boston. El juicio comenzó el 13 de junio, ante el tribunal del Almirantazgo presidido por Joseph Dudley, capitán general y gobernador en jefe de las provincias de Bahía de Massachusetts y New Hampshire.<sup>[22]</sup> Se celebró en el ayuntamiento de Boston, al final de una calle que actualmente se llama State Street. Quelch y seis tripulantes fueron condenados a muerte. Se fijó el viernes 20 de junio como fecha de la ejecución, y durante el período intermedio los piratas se vieron sometidos al bombardeo de sermones, rezos y exhortaciones del reverendo Cotton Mather.

El día de la ejecución, en compañía del jefe de policía preboste, los agentes de la ciudad y cuarenta mosqueteros, los piratas fueron trasladados en procesión desde la cárcel hasta el puerto. Habían erigido el cadalso en la orilla, cerca de punta Hudson, por lo que los piratas cruzaron el puerto en bote de remos, acompañados del capellán. El juez Sewell inmortalizó la última escena en su diario:

Al llegar y ver que el río estaba lleno de gente quedé estupefacto. Algunos dicen que había cien embarcaciones... Colocaron el cadalso a la altura que correspondía y los siete malhechores subieron a él. De pie en el bote, el señor Mather rezó por ellos. Prepararon las sogas de las horcas (salvo la de King, que fue indultado). Al dejar caer el cadalso, las mujeres gritaron tanto que mi esposa, que estaba en la entrada contigua al huerto de casa, las oyó y se llevó una sorpresa mayúscula; el viento soplaba de sudoeste y nuestra casa se encontraba a casi dos kilómetros de allí.<sup>[23]</sup>

Trece tripulantes de Quelch fueron indultados y posteriormente amnistiados. Se trata de una pauta que se repitió con frecuencia. Tras las severas formalidades de un juicio pirata, el tribunal solía conmutar la pena de algunos acusados, incluso de los que había declarado culpables. Los miembros más jóvenes de la tripulación, muchachos



de quince y dieciséis años, eran los que tenían mayores probabilidades de recibir un indulto.

La concesión de amnistía a los piratas en activo fue una de las medidas destinadas a frenar la piratería. El 5 de septiembre de 1717, el rey Jorge I dio a conocer una proclama real en la que aseguraba que todo pirata que se entregase a las autoridades en un tiempo limitado «contaría con su más gracioso perdón».<sup>[24]</sup> La proclama fue enviada a los gobernadores de las Antillas y de las colonias americanas, que asumieron la responsabilidad de contactar con los interesados. Las primeras reacciones fueron positivas. Bennett, gobernador de Bermuda, envió un balandro a los piratas de Nueva Providencia y la noticia fue recibida «con gran alegría» por los trescientos allí reunidos. La mayoría coincidió en que se entregaría al gobernador. El capitán Jennings y siete piratas más se presentaron en Bermuda y se entregaron. Les concedieron una especie de certificado concebido por Bennett.<sup>[25]</sup>

Peter Heywood, gobernador de Jamaica, destacó dos naves para que contactasen con Hornigold y uno o dos escoltas. A modo de respuesta, los piratas enviaron la siguiente carta: «Esta misiva es para comunicar a su excelencia que nos hemos reunido con el capitán Cook, que nos ha traído la buena nueva del acta de gracia de Su Majestad, el rey Jorge, que aprovechamos y devolvemos a Su Majestad nuestro caluroso agradecimiento por la misma. Dios salve al rey».<sup>[26]</sup>

El capitán Woodes Rogers, que en julio de 1718 llegó a Nassau como gobernador, tuvo cierto éxito con los indultos. Según la *General History of the Pirates*, de Johnson, todos los piratas «de esta colonia de bribones» se entregaron y recibieron certificados de amnistía, salvo el capitán Vane y su dotación. Algunos piratas se presentaron medio año después: en enero de 1719, Woodes Rogers comunicó al secretario Craggs, en Londres, que el capitán Congon, comandante de dos naves piratas, había propuesto rendirse y «aceptar el gracioso perdón de Su Majestad».<sup>[27]</sup>

El quid de esta medida concreta radicaba en saber si los piratas indultados abandonaban definitivamente la piratería y si la cifra de ataques piratas se reducía de forma significativa. Los archivos apuntan a que es posible que la proclama real surtiera efecto en ciertas zonas como las Bahamas, aunque en otras apenas dio resultado. El gobernador Shute informó desde Boston que la proclama real no había tenido los efectos deseados, y que todavía había muchos piratas en activo. El gobernador Johnson, humillado hacía poco por el bloqueo de Charleston a manos de Barbanegra, declaró que «no me parece que la graciosa proclama de perdón de Su Majestad haya surtido un efecto positivo en ellos, ya que ciertamente son pocos los que se rinden y aceptan el certificado de que lo han hecho y muchos los que vuelven a las andadas...»<sup>[28]</sup>

Otra prueba de la decisión de las autoridades británicas de acabar con la piratería fue el anuncio de sustanciosas recompensas a los marinos que capturasen piratas. En 1717, se publicó una proclama real que ofrecía una recompensa de 100 libras por el prendimiento de un comandante pirata, 40 por un oficial pirata, 30 por «un oficial

inferior» y 20 por un marinero raso.<sup>[29]</sup> Resulta evidente que la recompensa que en 1718 Alexander Spotswood ofreció por la captura de Barbanegra se basa en esta proclama, de fecha anterior. Sin embargo, lo que más ansiaban los comerciantes, los consejos y los gobernadores de las colonias era una mayor cantidad de buques de guerra. Aun cuando la respuesta desde Gran Bretaña fue limitada, finalmente envió buques de guerra y los consecuentes enfrentamientos entre la Marina real y los piratas constituyen uno de los episodios más emocionantes de la historia de la piratería.

En el año 1718, la Marina real contaba con 67 buques de línea, 50 buques de guerra de quinta y sexta categorías, siete balandros y alrededor de trece mil marinos.<sup>[30]</sup> Se trataba de una impresionante máquina de combate y era el arma más eficaz de las autoridades británicas para luchar contra los esquivos piratas. El más pequeño de los buques de línea contaba con cincuenta cañones y su potencia de fuego era equivalente a la del *Queen Anne's Revenge* de Barbanegra, el más grande de los bajeles piratas. Como ya hemos visto en el capítulo anterior, la mayoría de las naves piratas eran balandros de entre diez y veinte cañones y en un enfrentamiento con un buque de tercera categoría y setenta cañones habrían volado hechos añicos.

La armada estaba en condiciones de enviar una escuadra a cualquier lugar del mundo y lo hizo a menudo. Por ejemplo, en 1702, el almirante Benbow estaba en las Antillas al mando de seis buques de línea, entre los que se contaba el *Breda*, su buque insignia, de setenta cañones, y el *Ruby*, de cuarenta y ocho cañones. Navegaban por la costa de América del Sur, cerca de Cartagena de Indias, cuando se toparon con una escuadra francesa más pequeña. La acción resultante, que se conoce como batalla de Santa Marta, no fue definitiva y ha pasado a la historia, sobre todo, por el comportamiento heroico de Benbow. Las balas de cadena le destrozaron la pierna derecha, pero se negó a abandonar el alcázar. Murió posteriormente a causa de las heridas. Stevenson lo inmortalizó al poner su apellido a la posada que el padre de Jim Hawkins regenta en *La isla del tesoro*.

Seis años después, el comodoro Charles Wager surcaba las mismas aguas cuando, en las cercanías de Cartagena de Indias, interceptó la flota española del tesoro. Wager estaba al mando de cuatro barcos: el *Expedition*, de setenta cañones, el *Kingston*, de sesenta, el *Portland*, de cincuenta, y un brulote. El convoy español estaba formado por dos barcos de sesenta y cuatro cañones, dos de quinta categoría y ocho más pequeños. Tras un enfrentamiento de hora y media, el *San José*, la más grande de las naves españolas, estalló y se hundió, arrastrando consigo cerca de seiscientos efectivos y una ingente cantidad de tesoros. Otro barco español fue capturado y un tercero encalló.

Los piratas no podían hacer frente a escuadras de esa magnitud, y uno de los motivos por los que durante tantos años pudieron cometer saqueos y asesinatos consistió en que el Almirantazgo nunca movilizó esa clase de efectivos en su contra. La política consistió en apostar un guardacostas en determinados emplazamientos estratégicos y proporcionar buques de guerra para proteger los convoyes de

mercantes que cruzaban el Atlántico. En 1715, había un navío de sexta categoría y veinticuatro cañones en Nueva York; otro en el puesto de Virginia, para vigilar Chesapeake; un tercero en el puesto de Nueva Inglaterra, y otro en Maryland. Para patrullar las Antillas había un barco de veintiún cañones en las islas de Sotavento, dos en el puesto de Barbados y un buque de cuarenta y un cañones y dos balandros pequeños, de catorce cañones, destacados en Jamaica.<sup>[31]</sup> Se trataba de una flota totalmente insuficiente y basta una mirada al mapa de los territorios de caza de los piratas para saber por qué.

La costa americana desde Boston hasta Charleston, en Carolina del Sur, es una red de estuarios, bahías, ensenadas e islas. Era imposible que cuatro bajeles proporcionasen algo más que protección simbólica a un litoral tan extenso y complejo. El Caribe planteaba un problema incluso mayor. No sólo había cientos de islas sin defender, sino que muchas estaban deshabitadas e insuficientemente cartografiadas. Dichas islas proporcionaron incontables escondites a las naves. El vicegobernador Hamilton precisó las dificultades en un informe que envió desde Antigua al Consejo de comercio y plantaciones. Insistió en que era imposible que un buque de guerra protegiera una zona en la que «las islas están tan separadas y a una distancia tan grande las unas de las otras». Piratas y corsarios podían jugar al escondite con la armada: «Vigilan atentamente los movimientos de un buque de guerra; cuando está a barlovento, habitualmente ellos se encuentran a sotavento e incluso se presentan en las bocanas mismas de nuestros puertos».<sup>[32]</sup>

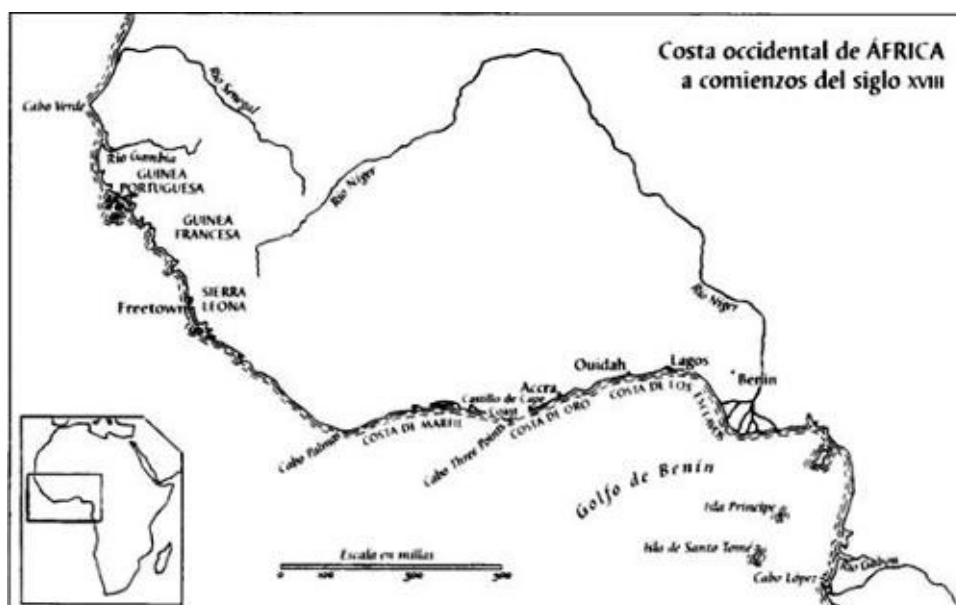
Aunque presentaba menos escondites, al igual que las Antillas la costa africana se convirtió con frecuencia en una trampa letal para los marinos europeos. La malaria, la disentería, la fiebre amarilla y otras enfermedades acecharon a las dotaciones de los barcos que pasaban temporadas en los trópicos. Conocemos perfectamente los horrores de la trata de esclavos, pero lo que no resulta tan sabido es que murió la misma proporción de marinos blancos que de esclavos negros.

Según un cálculo, un blanco de cada tres murió durante sus cuatro primeros meses de estancia en África.<sup>[33]</sup> En 1721, pocos meses después de su llegada a la costa africana, la tripulación del Weymouth, de la Armada británica, quedó tan afectada por las enfermedades que el buque de guerra no pudo hacerse a la mar ni participar en la búsqueda de las naves piratas de Bartholomew Roberts. En las Antillas, la situación no fue mejor. En 1716, el Scarborough enterró a veinte efectivos y se encontró con cuarenta enfermos mientras permanecía en Barbados, por lo que «no estaba en condiciones de hacerse a la vela».<sup>[34]</sup> En 1726, la expedición al Caribe del almirante Hosier sufrió tantas bajas que las generaciones futuras de marinos contemplaron horrorizados la posibilidad de que los destinasen a las Antillas. En el transcurso de dos años, la escuadra de Hosier, compuesta de cuatro mil setecientos cincuenta hombres, perdió a más de cuatro mil a causa de la fiebre.<sup>[35]</sup>

Al margen de la extensión de la zona que debía ser protegida y de los estragos de las enfermedades en latitudes tropicales, la armada también tuvo que afrontar el

problema con el que las fuerzas de la ley y el orden siempre se topan cuando se enfrentan a rebeldes, guerrilleros o terroristas bien pertrechados: saber dónde y cuándo se producirá el siguiente ataque. Una solución consistió en aumentar la cantidad de buques de guerra y ordenar a sus comandantes que concediesen prioridad máxima a la persecución de los piratas. En septiembre de 1717, el secretario Addison escribió desde su despacho en Whitehall al Consejo de comercio y plantaciones que, a la vista de los informes de piratería en las Antillas, «Su Majestad ha dado a conocer a los lores del Almirantazgo su disposición a que un buque de guerra de cuarta categoría y dos de quinta reciban la orden de dirigirse a esos mares a fin de suprimir a los piratas y proteger el comercio».<sup>[36]</sup>

Las listas elaboradas por el Almirantazgo referentes a «la actual disposición de las naves y barcos de Sus Majestades, con paga de la armada», revelan claramente que sus señorías reconocieron la necesidad de tomarse en serio a los piratas. Como ya hemos visto, en 1715 había cuatro barcos estacionados en la costa este de América del Norte y cinco en el Caribe. En 1719, seguía habiendo un barco destinado a Nueva York y otro en Nueva Inglaterra; sin embargo, a Virginia, acosada por Barbanegra y sus escoltas, le asignaron dos naves. A Jamaica le correspondieron dos barcos de cuarenta cañones y un balandro con instrucciones de «coordinarse y actuar concertadamente contra los piratas» con los dos buques de guerra que vigilaban los puestos de Barbados y las islas de Sotavento; enviaron tres buques de guerra adicionales «para acabar con los piratas de las Antillas, sobre todo los de los alrededores de la isla de Jamaica».<sup>[37]</sup> Mapa 4.



En noviembre de 1717, la *Boston New Letters* informó de que el *Phoenix* y el *Pearl*, ambos de la Armada británica, habían llegado a Nueva York y, en agosto del año siguiente, tanto el *Pearl* como el *Lyme* escoltaban mercantes en la costa de Delaware. Se daban todas las condiciones para una serie de batallas espectaculares contra los piratas.

La primera acción fue la de la ensenada Ocracoke, que puso fin a las actividades de Barbanegra y los suyos. En el plano propagandístico, fue una victoria importante para las autoridades, si bien no influyó de manera significativa en las operaciones de los restantes piratas, que continuaron como hasta entonces. El golpe más duro para la comunidad pirata fue la captura de la tripulación de Bartholomew Roberts en la costa occidental de África. El 6 de febrero de 1721, el *Swallow* levó anclas en Spithead y zarpó rumbo a África. Navegaba en compañía del *Weymouth* y era responsable de un convoy de seis mercantes: el *Whydah*, el *Martha*, el *Cape Coast* y tres balandros.<sup>[38]</sup> El *Swallow* era un poderoso navío de dos cubiertas y cincuenta cañones, construido en los astilleros de Chatham y botado hacía dos años. Estaba al mando del capitán Chaloner Ogle, oficial experimentado, ingenioso y procedente «de una familia antigua y respetable»,<sup>[39]</sup> que no tardaría en recibir el título de sir por sus triunfales combates contra los piratas.

El 9 de abril, el convoy llegó a la desembocadura del río Sierra Leona y el 18 de junio fondeó en las proximidades del castillo de Cape Coast, que lo recibió con una salva de quince cañonazos. Dejaron que los mercantes descargasen y transportaran esclavos a bordo, mientras los dos buques de guerra zarpaban hacia el sur, hasta la isla Príncipe, donde había un fortín y un buen puerto, a poco más de 300 kilómetros de la costa asolada por la fiebre. Siete semanas después, se trasladaron a la isla de Santo Tomé y los cuatro meses siguientes se dedicaron a patrullar la costa.<sup>[40]</sup>

El 7 de enero, el *Swallow* regresó al castillo de Cape Coast y fue allí donde el gobernador comunicó al capitán Ogle que en la zona operaban dos barcos piratas. Para entonces, la tripulación del *Weymouth* estaba tan afectada por las enfermedades tropicales que no se encontraba en condiciones de hacerse a la vela, de modo que el *Swallow* zarpó en solitario a la caza de los piratas. El 15 de enero, hizo escala en Ouidah (en inglés, Whydah), activa factoría y centro de trata de esclavos situado a unos 320 kilómetros. Al llegar, la tripulación vio con sus propios ojos las consecuencias de las incursiones piratas, ya que aún no se habían recuperado del ataque que Bartholomew Roberts había lanzado tres días antes.

Hacía seis o siete meses que Roberts había abandonado las Antillas y puesto rumbo a la costa africana al mando del *Royal Fortune*, el buque de guerra francés, de cuarenta y dos cañones, que había capturado en 1720, y del bergantín goleta *Good Fortune*. A pesar de (o tal vez debido a) la buena temporada de saqueos, los piratas se habían vuelto cada vez menos dóciles: «... la mayor parte del tiempo estaban furiosos o borrachos, su comportamiento produjo infinidad de trastornos y, en su imaginación, cada hombre era capitán, príncipe o rey».<sup>[41]</sup> Resulta fácil entender que el círculo constante de saqueo, violencia gratuita e ingestión ininterrumpida de alcohol acabara haciendo mella en la disciplina y produjese lo que Johnson describe como «una sarta de bestias salvajes e ingobernables». Se encontraban a 400 leguas de la costa africana cuando la tripulación del bergantín goleta, comandada por el capitán Anstis, votó por unanimidad abandonar a Roberts y se marchó en plena noche.

Roberts se armó de valor ante esa amenaza descarada a su autoridad y continuó a bordo del *Royal Fortune* hasta llegar al río Senegal, zona de la costa africana que estaba en manos de Francia. Le dieron el «quién vive» dos barcos franceses que patrullaban la zona con el propósito de impedir que los traficantes extranjeros intentasen llevar a cabo transacciones. Cuando Roberts izó la bandera negra y lanzó cañonazos, las naves se rindieron sin resistencia. Roberts trasladó las dos presas hasta la costa de Sierra Leona, donde las adaptó para su uso personal. El navío más grande, de dieciséis cañones, recibió el nombre de *Ranger* y el otro, artillado con diez cañones, fue bautizado como *Little Ranger* y utilizado como barco pañol.

En junio de 1721, el *Royal Fortune* fondeó en el río Sierra Leona y, en la factoría situada en sus orillas, Roberts se enteró de que el *Swallow* y el *Weymouth* habían hecho escala hacía un mes y no se esperaba su regreso hasta finales de año. Los piratas creyeron, equivocadamente, que todo valía y, tras carenar y reaprovisionar las naves, pusieron rumbo sudeste, a lo largo de la costa africana, y saquearon a su paso. En Sestos, cambiaron el *Royal Fortune* por una excelente fragata, llamada *Onslow*. Era propiedad de la Royal Africa Company y lo capturaron mientras el capitán y la mayoría de los tripulantes se encontraban en tierra. Roberts lo adaptó para su uso personal y lo rebautizó como *Royal Fortune*. Fue en esa nave, acompañada por el *Ranger*, cuando el 12 de enero de 1722 Roberts atacó los transportes en Ouidah.

Había once o doce barcos fondeados cuando se aproximó con banderas negras y estandartes piratas al viento. La totalidad de las naves se rindieron y los comandantes accedieron a pagar rescate por ellas; todos salvo el capitán Fletcher, comandante del barco negrero inglés *Porcupine*, que se resistió. Esa actitud enfureció tanto a los piratas que decidieron quemar el barco. Uno de los piratas embreó la cubierta del *Porcupine* para que ardiese más rápido y le prendieron fuego. Lo que horrorizó a los presentes y causó gran impresión a los oficiales del *Swallow*, que posteriormente se enteraron de lo ocurrido, fue el cruel destino que sufrieron los negros que se encontraban a bordo. Los piratas tenían demasiada prisa como para soltar a los ochenta esclavos que se encontraban en la nave y que estaban encadenados de dos en dos. Los desafortunados cautivos se vieron sometidos a «la penosa opción de perecer por el fuego o por el agua: los que saltaron por la borda fueron víctimas de los tiburones, pez voraz que abunda en esta rada, y ante sus propios ojos les arrancaron vivos una extremidad tras otra».<sup>[42]</sup> Antes de abandonar el fondeadero de Ouidah, Roberts se apoderó del mejor de los barcos franceses para su propio uso. Tenía fama de velero veloz y anteriormente había estado en los alrededores de Saint-Malo prestando servicios como corsario.

El capitán Ogle calculó que la siguiente jugada de Roberts consistiría en buscar un sitio adecuado en el golfo de Benin a fin de adaptar el barco capturado para su uso personal: «Por consiguiente, evalué que navegarían hasta algún lugar del golfo para limpiar y poner en condiciones el barco francés antes de pensar en hacerse nuevamente a la mar, lo que me llevó a dirigirme al golfo y buscar en los sitios que

sabía que el agua tenía la profundidad suficiente como para...»<sup>[43]</sup>

El *Swallow* se dirigió al sur y, al cabo de tres semanas de búsqueda, localizó a los piratas al amanecer del 5 de febrero. Tres embarcaciones de Roberts estaban ancladas al abrigo del cabo López. Del sudeste soplabá un viento intenso y, antes de tener a tiro al barco pirata, el *Swallow* se vio obligado a virar al noroeste para no encallar en un banco de arena conocido como la barra de los franceses. Al ver que una nave se aproximaba y enseguida viraba, los piratas llegaron a la conclusión de que su presencia había causado alarma. Roberts ordenó al *Ranger*, su escolta de treinta y dos cañones, que la persiguiese.

Al percatarse de que los piratas no se habían enterado de que el *Swallow* era un buque de guerra británico, el capitán Ogle redujo deliberadamente la velocidad a fin de que le dieran alcance. Aunque mantuvo el mismo rumbo, apagó las velas braceando las vergas, emplomando las escotas mayores de popa y colocando a bordo las vueltas de la mayor y la trinquete. A las diez y media de la mañana, el *Ranger* estaba lo bastante cerca como para disparar los cañones de caza. La tripulación del *Swallow* comprobó que los piratas habían aparejado la cebadera bajo el mostacho y estaban a punto para el abordaje; también reparó en que había izado la enseña inglesa, así como un banderín holandés y la bandera negra.

A las once de la mañana, los piratas quedaron al alcance de los disparos de mosquete y el capitán Ogle ordenó al timonel del *Swallow* que se pusiera a estribor. El buque de guerra se interpuso en la senda del *Ranger*, abrió las portas inferiores y asomó los cañones. El retumbo ensordecedor de la andanada del *Swallow* fue la primera noticia que los piratas tuvieron de que su presunta víctima estaba fuertemente artillada y preparada para el combate. El *Ranger* pasó por delante de las amuras del buque de guerra, pero los artilleros del *Swallow* necesitaban su tiempo para volver a cargar con los cañones. Cuando lo hicieron, el resultado fue demoledor. Los piratas se rindieron una hora y media después de los primeros disparos. El mastelero principal de su nave había caído y veintiséis tripulantes resultaron muertos o heridos, incluido el comandante, el capitán Skyrn, al que durante la acción le volaron una pierna. Según los cuadernos de bitácora del *Swallow*, la nave pirata «arrió la bandera negra en el instante mismo en el que se percató de que nuestro buque pertenecía a la Corona, pero después volvió a izarla».<sup>[44]</sup> Johnson apunta que, al final del combate, los piratas arrojaron la bandera por la borda para que los marinos no pudiesen exhibirla triunfalmente sobre ellos.

Esa misma noche, se desató una tormenta tropical acompañada de rayos, truenos y lluvia torrencial. Los marinos británicos trabajaron toda la noche y el día siguiente, repararon los daños sufridos por la nave pirata, pusieron a buen recaudo a los prisioneros y se ocuparon de los muertos y los heridos.

A las dos de la madrugada del 7 de febrero, el *Ranger*, que llevaba a bordo a la tripulación presa, zarpó rumbo a la isla Príncipe, al tiempo que el *Swallow* emprendía el regreso a cabo López. Arribaron la tarde del 9 y, desde lejos, avistaron dos barcos

fondeados. Como no había luz natural suficiente para atacar, al capitán Ogle no le quedó más opción que mantener las distancias. El mal tiempo arreció y tuvieron que hacer frente a nuevas rachas de viento duro y lluvia mientras se ponían a barlovento.

Con las primeras luces de la mañana del 10 de febrero, el *Swallow* se dirigió de nuevo a cabo López, y la dotación se aprestó para la confrontación definitiva con los piratas. Al aproximarse, vieron tres naves ancladas: el *Royal Fortune*, o sea, el navío de Roberts; el *Little Ranger* y un pequeño mercante de la clase conocida como pingue. Según Johnson, el pingue era el *Neptune*, de Londres, que estaba al mando del capitán Hill. Roberts había invitado a Hill a subir a la nave pirata y estaban desayunando en el camarote principal del *Royal Fortune* cuando avistaron el buque de guerra. La identidad del capitán Hill sigue siendo un misterio. Al parecer, no era pirata y el informe del capitán Ogle da a entender que su barco estaba contratado por la Royal Africa Company. No participó en el combate posterior, aunque aprovechó la ocasión para saquear la carga del *Little Ranger* mientras el *Royal Fortune* se encontraba mar adentro. Los piratas que sobrevivieron a la batalla se enfurecieron porque habían roto los cofres con sus pertenencias y saquearon los artículos de valor. El capitán Ogle escribió: «Los piratas me informaron de que en los cofres de a bordo guardaban considerables cantidades de oro».<sup>[45]</sup>

Cuando el buque de guerra se acercó al fondeadero, el capitán Ogle izó la enseña francesa, lo que confundió a los piratas, que se preguntaron si era el *Ranger*, que regresaba, un bajel portugués o un barco negrero francés. El marinero Robert Armstrong, desertor del *Swallow*, identificó correctamente la nave, pero los piratas siguieron dudando hasta que el buque de guerra descargó los cañones e izó los colores reales. Aunque tuvo que percatarse de que la situación era desesperada para él y sus hombres, Bartholomew Roberts se puso chaleco y pantalón rojos, sombrero con una pluma del mismo tono, se colgó de los hombros una canana de seda con un par de pistolas y, con osada despreocupación por el resultado más que probable del enfrentamiento, se dedicó a impartir órdenes.

A las diez y media de la mañana, el *Royal Fortune* recogió el cable del ancla y se puso en marcha. La explicación más clara de lo que ocurrió a continuación figura en los testimonios que los oficiales del *Swallow* prestaron dos semanas después, durante el juicio a los piratas:

Alrededor de las once, se situó con disparos de pistola a nuestro lado; llevaba una bandera o banderín negros, izado en la cabecera del mastelero mayor; arriamos la enseña francesa que hasta entonces había ondeado en nuestra asta y mostramos los colores reales, lanzándole al mismo tiempo una andanada a la que respondieron inmediatamente, aunque sin causar los mismos daños, ya que su mastelero de mesana cayó y parte del aparejo quedó inutilizado.

Los piratas navegaban mejor que nosotros, por lo que lanzaron por encima media andanada, mientras seguíamos disparando (sin descanso) con todas las armas que fuimos capaces de coger... hasta que, gracias al viento, volvimos a quedar de lado y, tras intercambiar algunos disparos, alrededor de la una y media el palo mayor de los piratas cayó y quedó destrozado un poco por debajo del racamento.

A las dos, encalló y pidió tregua. Resultó que se trataba del *Royal Fortune*, de cuarenta cañones, anteriormente llamado *Onslow*, y que el barco pequeño que aún permanecía en la rada... respondía al nombre de *Little Ranger* y pertenecía a su compañía... El total de los hombres de a bordo era de 152, de los que 52 eran negros.<sup>[46]</sup>



Lo que este informe no menciona es que la batalla tuvo lugar bajo una lluvia torrencial, en medio de «truenos, rayos y un pequeño tornado». El propio Roberts murió a causa de una de las andanadas del *Swallow*, ya que la metralla le destrozó el cuello. Se desplomó sobre el aparejo de poleas de un cañón, y el tripulante que lo encontró se puso a llorar al darse cuenta de que estaba muerto. Arrojaron su cuerpo por la borda, pues parece ser que Roberts había expresado ese deseo en numerosas ocasiones. Murieron dos piratas más y diez resultaron heridos. El *Swallow* no sufrió una sola baja.

Así como Barbanegra prefería volar su nave antes que rendirse, algunos miembros de la dotación de Roberts amenazaron con hacer lo mismo. Durante el juicio, averiguaron que James Philips, pirata taciturno y alcohólico, se encontraba en la bodega cuando el *Royal Fortune* se rindió. Había encendido una cerilla y se disponía a prender fuego al pañol de municiones, «gritando entre blasfemias que todos nos iríamos juntos al infierno».<sup>[47]</sup> Se lo impidieron dos marinos recientemente capturados por los piratas.

El *Swallow* regresó a cabo López y comprobó que el *Little Ranger* estaba desocupado y se habían llevado casi todo. Como el pingue del capitán Hill se había esfumado, llegaron a la conclusión de que el comandante y la tripulación eran los responsables del saqueo.

Durante los días siguientes, la dotación del *Swallow* se dedicó a llevar a cabo reparaciones, carenar el barco y recoger leña y agua. Tarea que se vio obstaculizada por una sucesión de tornados, tormentas y aguaceros constantes.

El 18 de febrero, zarparon en compañía del *Royal Fortune* y del *Little Ranger*. Ante todo se dirigieron a la isla Príncipe para recoger el *Ranger* y, a continuación, las cuatro naves pusieron rumbo al castillo de Cape Coast. El 16 de marzo, cuando fondeó en las proximidades del castillo, el *Swallow* fue recibido con una salva de veintiún cañonazos. Al día siguiente, desembarcaron a los prisioneros y los encerraron en el castillo. El juicio posterior se convirtió en un hito en la guerra contra la piratería, ya que acabó con el ahorcamiento de cincuenta y dos hombres y la condena de diecisiete a permanecer encerrados en la cárcel de Marshalsea.

Después del juicio, el capitán Ogle recibió instrucciones de dirigirse a las Antillas antes de regresar a Inglaterra. Viajó hasta Jamaica con dos de las presas. El 20 de agosto de 1722, la isla sufrió un huracán de gran intensidad. Los mercantes que se encontraban en el puerto de Port-Royal se hundieron o fueron arrastrados a la orilla, incluidos el *Royal Fortune* y el *Little Ranger*, que se estamparon contra las rocas de Saltpan Hill y en menos de una hora se hicieron trizas. El *Swallow* sólo se salvó gracias a los esfuerzos de la dotación, que echó anclas adicionales y desmochó los palos para evitar que se recostase.

Poco después de su retorno a Inglaterra, el capitán Chaloner Ogle recibió el título de sir como reconocimiento al éxito obtenido en la lucha contra los piratas. En 1739, ascendió a contraalmirante y concluyó su carrera con el rango de capitán de la

armada.

Esta saga presenta una interesante acotación final. El 3 de abril de 1727, más de tres años después de los sucesos, el *London Journal* comunicó que los oficiales y los tripulantes del *Swallow*, es decir, los responsables de atrapar a Bartholomew Roberts y a sus hombres en la costa de Guinea, habían cobrado la gratificación de acuerdo con el porcentaje declarado que se les debía según la proclama real sobre el prendimiento de piratas. «Resulta extraordinario que ni los oficiales ni la tripulación del mentado barco supiesen que tenían derecho a dicha gratificación hasta la publicación de un libro titulado *A General History of the Pirates*, que se hace eco de la proclama antedicha». Se trata, desde luego, del célebre trabajo del capitán Johnson, editado por primera vez en 1724.

\* \* \*

Las batallas que acabaron con Barbanegra, Bartholomew Roberts y sus tripulaciones fueron las más espectaculares de los enfrentamientos entre la armada y los piratas, pero no se trata de incidentes aislados. En junio de 1718, el *Scarborough*, el barco que dos años antes había sido derrotado por el navío de Barbanegra, capturó la nave pirata *Blanco*, de seis cañones, al mando del pirata francés Le Bour. No fue un triunfo total porque, de los ochenta piratas que viajaban a bordo, sólo capturaron a diecisiete, y tanto el capitán como los demás escaparon. En mayo de 1722, sir Nicholas Lawes, gobernador de Jamaica, informó de que el *Launceton*, de la Armada británica y cuarenta cañones, al mando del capitán Chandler, había sido enviado al extremo suroccidental de la Hispaniola a fin de proteger los transportes de los ataques de los piratas; pocos días después, ya había capturado una nave pirata española comandada por Mathew Luke, al parecer de origen italiano. Los piratas capturados fueron sometidos a juicio en Jamaica y, de un total de cincuenta y ocho tripulantes, ahorcaron a cuarenta y uno.

En mayo de 1723, el gobernador Hart comunicó desde Saint Kitts que el *Winchelsea*, de la Armada británica, al mando del capitán Orme, había cogido al capitán Finn y a ocho miembros de su tripulación pirata en la isla de Tobago. Evidentemente se consideró un golpe certero porque se sabía que Finn se había asociado «con el infame Roberts, el pirata» y había sido comandante del bergantín goleta *Good Fortune*. Los piratas capturados fueron sometidos a juicio y seis de ellos fueron ahorcados «en la línea de la marea alta en la población de Saint John's, en Antigua».<sup>[48]</sup> El gobernador Hart también advirtió de que el capitán Brand, comandante del *Hector*, de la Armada británica, persiguió al resto de los piratas por la isla de Tobago. «Gracias a los infatigables esfuerzos del capitán Brand y del capitán Orme en la persecución de los piratas siempre que oyen hablar de ellos, el comercio en estas partes está bastante a salvo de esa plaga, motivo por el cual toda

alabanza es poca...»<sup>[49]</sup>

Al margen de las sangrientas batallas que pusieron fin a la carrera de Barbanegra y de Roberts, la acción naval que más llamó la atención fue el enfrentamiento entre el capitán Solgard, del *Greyhound*, y las dos naves al mando de Edward Low, el más brutal de los piratas de la época. El combate se libró en los mares del este de Long Island y se prolongó durante más de ocho horas. El *Greyhound* era un buque de veinte cañones, relativamente nuevo, ya que lo habían botado en Deptford en 1720. Las naves piratas eran el balandro *Fortune*, de diez cañones y al mando de Low, y el *Ranger*, otro balandro de ocho cañones, comandado por el capitán Harris.

Solgard localizó a los piratas a las cuatro y media de la madrugada del 10 de junio de 1723.<sup>[50]</sup> No está claro si por casualidad o a propósito, pero lo cierto es que repitió la maniobra que permitió que Ogle pillara con la guardia baja al barco escolta de Roberts: viró y se alejó de los piratas, lo que les dio ínfulas para perseguirlo. Lo que pretendía Solgard era ganar tiempo para aprestar su nave para la acción.

A las ocho de la mañana, los barcos se aproximaron y cada uno de los balandros piratas disparó un cañonazo e izó la bandera negra. Como el buque de guerra no dio muestras de rendirse, arriaron las banderas negras y las sustituyeron por enseñas rojas para indicar que no concederían tregua. El *Greyhound* se abstuvo de disparar hasta que tuvo al lado a los balandros piratas, momento en el que lanzó su andanada con metralla. El tiroteo se prolongó durante una hora, hasta que los piratas decidieron que ya habían tenido suficiente y, con ayuda de los remos, se distanciaron del buque de guerra. El capitán Solgard destinó a ochenta y seis de sus hombres a guarnir los remos y persiguieron a los piratas. A las dos y media de la tarde, dieron caza a los balandros y los bombardearon de nuevo con metralla, con la que derribaron el palo mayor del *Ranger*, cuya tripulación se rindió a las cuatro. Low dio media vuelta y huyó. Solgard tenía que poner a los prisioneros a buen recaudo y, pese a que lo persiguieron, perdieron de vista a Low cerca de Block Island.

Los piratas capturados fueron juzgados por el tribunal del Almirantazgo reunido en el ayuntamiento de Newport, en Rhode Island. Presidió el tribunal William Dummer, vicegobernador de Massachusetts. El 19 de julio de 1723 ahorcaron a veintiséis piratas en punta Gravelly, en la playa del puerto de Newport. Burnet, el gobernador de Nueva York, escribió una carta a lord Carteret, que estaba en Londres, misiva que, sin duda, debió de animar muchísimo a los lores del Almirantazgo:

Tengo el honor de transmitir a Su Señoría la buena nueva de que el barco apostado en esta población, al mando del capitán Solgard, el 10 del mes en curso ha entrado en combate con dos balandros piratas a la vez, cada uno de aproximadamente setenta hombres y ocho cañones, uno de los cuales estaba comandado por un tal Low y, tras inutilizar uno hacia el atardecer, se ciñó al barco de guerra, pero como cayó la noche perdió de vista al otro, si bien me ha escrito que, según la información de que dispone, está seguro de que lo encontraremos al este de Boston. Espero que este golpe, así como el que han recibido por parte del capitán Ogle, contribuya a limpiar los mares de esos canallas redomados. Estos últimos han sido extraordinariamente crueles y causado enormes daños en las Antillas.<sup>[51]</sup>

Aunque la victoria de Solgard fue de una magnitud muy inferior a la aplastante

derrota que sir Chaloner Ogle infligió a las naves de Roberts, lo cierto es que causó una impresión mayor, pues tuvo lugar en aguas costeras americanas y no en el lejano litoral de África. Un mes después de la batalla, la agradecida corporación de Nueva York concedió al capitán Solgard la ciudadanía honoraria y le regaló una tabaquera de oro, en un lado de la cual grabaron las armas de la ciudad y, en el otro, una representación del combate del *Greyhound* con los balandros piratas.<sup>[52]</sup>

\* \* \*

Desde el reinado de Enrique VIII existía la costumbre, en tiempos de guerra, de conceder patentes de corso o cartas de marca a barcos mercantes privados. Mediante esos documentos, se autorizaba al capitán de la nave mencionada a atacar y capturar los barcos de toda nación enemiga. Era una forma barata y fácil de incrementar los efectivos de la Marina real, y los armadores y capitanes de los barcos corsarios recibían un porcentaje del valor de todo navío capturado. En 1677, el tribunal del Vicealmirantazgo de Jamaica, creado para ocuparse de las presas de los corsarios y de los buques militares en tiempos de guerra, recibió el encargo extraordinario de juzgar a los piratas. El ejemplo no se extendió a otras colonias, aunque ocasionalmente algunos gobernadores y consejos se tomaron la ley por su mano y llevaron a cabo algunas ejecuciones.

El acta de presas de 1692, así como las veintidós instrucciones del Consejo privado del rey, sentaron las bases de la largamente necesitada regulación de la conducta de los corsarios, actividad que hasta entonces había tenido manga ancha, lo que a menudo equivalía a la piratería pura y dura. Los apresadores de barcos tuvieron por fin derechos estatutarios, si bien debían declarar las presas en los tribunales correspondientes. Se estableció el reparto del dinero de la presa entre la Corona, los armadores y la marinería. Como ha señalado Ritchie, el acta sirvió para lo siguiente: «Fue mucho más fácil identificar a los corsarios, ya que se consideró pirata a todo aquel que carecía de los pases, los certificados, las regulaciones, los títulos e incluso las banderas que se exigían».<sup>[53]</sup>

El Tratado de Utrecht puso fin a la emisión de patentes de corso contra las naves francesas y españolas, pero no interrumpió del todo esta práctica. Los piratas se convirtieron en el nuevo enemigo y, en diversas ocasiones, los gobernadores de las colonias americanas y antillanas firmaron cartas de marca a barcos privados con el propósito de autorizarlos a capturar piratas.

En noviembre y diciembre de 1715, lord Hamilton, gobernador de Jamaica, comisionó diez barcos cuyo tamaño iba del *Diligence Galley*, de 90 toneladas, al balandro *Mary*, de 20 toneladas.<sup>[54]</sup> Uno de los diez comandantes con patente de corso fue Jonathan Barnet, capitán del *Tyger*, un paquebote de 90 toneladas. Se trata de un capitán particularmente interesante por dos motivos: en primer lugar, porque se

conservan la comisión y las instrucciones y, en segundo, porque es el responsable de la captura de *Calico Jack* y de las piratas Mary Read y Anne Bonny.

Las instrucciones entregadas a Barnet comienzan por un preámbulo en el que se explica que, dada la sobrecarga de trabajo de los buques de Su Majestad, y ante los frecuentes ataques de los piratas mar adentro de las Antillas, «nos hemos visto empujados a equipar y dar carta de marca a otros barcos de guerra privados». A continuación, autoriza al capitán y al *Tyger* «a tomar por la fuerza de las armas, abordar y apoderarse de toda clase de barcos y naves piratas, así como de sus comandantes y tripulación».<sup>[55]</sup> Luego figuran instrucciones específicas, entre las que se incluyen el traslado a Port-Royal de los barcos capturados, la redacción de un diario de todas las actividades y el izado de la bandera de la Unión con el mismo dibujo que llevan las naves de la armada, salvo por un escudo o cuadrado blanco que debe añadirse en el centro de la enseña. A Barnet también se refiere sir Nicholas Lawes, el nuevo gobernador de Jamaica, en el informe enviado a Londres y fechado el 13 de noviembre de 1720, en el cual describe brevemente el enfrentamiento que condujo a la captura y posterior juicio de *Calico Jack* Rackam:

Hace aproximadamente dos semanas, un balandro comercial perteneciente a la isla, bien guarnecido y comandado por un sujeto despierto, un tal Jonathan Barnet, nos prestó un buen servicio. Se topó con una nave pirata a sotavento de la isla, nave comandada por un tal *Rackum*, en el que viajaban dieciocho piratas más, a los que apresó y que ahora están entre rejas.<sup>[56]</sup>

Hay otras dos acciones corsarias contra los piratas que resultan de gran interés. En agosto de 1718, dos meses después del bloqueo de Charleston por parte de Barbanegra, un par de naves piratas comandadas por Vane y Yeats aparecieron en las cercanías de la barra del puerto y se dedicaron a saquear los transportes que entraban y salían. Entre las naves capturadas estaban el barco *Coggershall*, de Ipswich, cargado de palos de Campeche, así como un balandro de Barbados y un bergantín goleta de grandes dimensiones, procedente de la costa de Guinea, a bordo del cual viajaban noventa esclavos negros. El gobernador y el Consejo de Carolina del Sur se alarmaron tanto por esa amenaza al comercio y por los insultos y amenazas de los piratas, que entregaron patentes de corso a dos balandros para que los persiguieran: el *Henry*, de ocho cañones y comandado por el capitán Masters, y el *Sea Nymph*, con los mismos cañones y al mando del capitán Hall. Encabezó la expedición el coronel William Rhett, que se ofreció voluntariamente a prestar servicios.

No dieron con Vane, pero mientras vigilaban la costa al sur de Charleston se toparon con una nave pirata y dos presas fondeadas en el río cabo Fear.<sup>[57]</sup> Se produjo un enfrentamiento confuso, que se complicó más si cabe porque los piratas y los corsarios encallaron en los bancos de arena del río. En cierto momento, el *Henry*, a bordo del cual se encontraba el coronel Rhett, permaneció varado cerca de seis horas a causa de la marea menguante y expuesto a los insultos, las burlas y las descargas esporádicas de los piratas. La marea creciente permitió que los balandros de Rhett quedasen a flote una hora antes que las naves piratas, gracias a lo cual los tripulantes

del *Henry* llevaron a cabo reparaciones y se aprestaron para ir a por todas. Estaban a punto de abordar el balandro de los piratas, cuando éstos izaron la bandera blanca y se rindieron. Hubo muchas víctimas: en esa acción los corsarios perdieron catorce efectivos y hubo dieciséis heridos; los piratas sumaron siete muertos y cinco heridos. Por otro lado, el coronel Rhett averiguó que el capitán de las naves piratas era el comandante Stede Bonnet, que había navegado como escolta de Barbanegra y era uno de los nombres significados de la comunidad pirata. Varias semanas más tarde, Bonnet y treinta y seis tripulantes fueron juzgados en Charleston. El ahorcamiento posterior de Bonnet y treinta piratas más fue otro hito en la lucha contra la piratería.

La tercera acción corsaria que dio por resultado la muerte de un pirata archiconocido y la captura de su tripulación tuvo lugar en la playa de una isla perdida, aproximadamente a 150 kilómetros de la costa de América del Sur. En octubre de 1722, el balandro *Eagle* navegaba de la isla de Saint Kitts al puerto venezolano de Cumaná.<sup>[58]</sup> El rumbo lo llevó a pasar muy cerca de la isla La Blanquilla; en una de sus bahías arenosas, Walter Moor, el capitán de treinta y dos años del *Eagle*, avistó un balandro encallado. Sabía que la isla estaba deshabitada y que habitualmente los comerciantes respetuosos de las leyes no hacían escala allí, por lo que sospechó que se trataba de una nave pirata. Moor pensó, sin duda, en la recompensa que obtendría si la capturaba y se dispuso a atacar. Al aproximarse a la playa, comprobó que el balandro estaba a punto para el carenado y que habían desembarcado los cañones. Ordenó al capitán de la nave que se identificase. El misterioso barco izó la bandera de san Jorge y disparó contra el *Eagle*. Ante la respuesta hostil, el capitán Moor se dispuso a abordarlo pero, sin darle tiempo a actuar, los piratas cortaron los cables del ancla del *Eagle* y acarrearón el balandro a tierra halando de la popa. Como no quería encallar, Moor ancló el *Eagle* en los bajíos contrarios al sitio donde se encontraba el barco pirata y lo bombardeó a cañonazos hasta que se rindió.

El capitán pirata y diez o doce tripulantes salieron por el ojo de buey del camarote y escaparon a tierra antes de que Moor y sus efectivos tomaran posesión del barco. La isla estaba muy poblada de *Lignum vitae*, matorrales espesos y maleza, por lo que los hombres que el capitán Moor destacó para que persiguiesen a los piratas tuvieron dificultades para dar con ellos. Tras registrar la isla durante cinco días, atraparon a cinco piratas. Algunos se habían quedado en el barco, por lo que la cifra total de detenidos ascendió a veinticuatro. A través de los prisioneros, se enteraron de que el capitán pirata era George Lowther, al que no fue posible apresar. Era el mismo Lowther que hacía poco había atacado el *Princes Galley*, de Londres, torturado a la tripulación, obligado al ayudante del médico y a un carpintero a unirse a los piratas y saqueado la carga.

El *Eagle* navegó hasta Cumaná, donde Moor rindió cuentas al gobernador. El balandro pirata capturado fue oficialmente entregado a Moor y su tripulación. El gobernador envió a La Blanquilla un pequeño balandro con veinticinco efectivos para

detener a los piratas que faltaban: capturaron a cuatro, pero fue imposible dar con Lowther, tres hombres y un niño pequeño. Más tarde se supo que Lowther se había suicidado y el capitán Moor «fue informado de que George Lowther, del mentado barco pirata, se había pegado un tiro en la isla La Blanquilla y de que lo habían encontrado muerto con la pistola en la mano».<sup>[59]</sup> El 11 de marzo de 1724, en la isla de Saint Kitts, se reunió el tribunal del Almirantazgo que juzgó al resto de la tripulación de Lowther.<sup>[60]</sup> Los dos jóvenes marinos del *Princes Galley* que se habían unido voluntariamente a los piratas fueron declarados culpables, pero los indultaron. El 20 de marzo, ahorcaron a once piratas.

En retrospectiva, sorprende la eficacia con la que la Marina real y los corsarios autorizados persiguieron a los piratas, cuyos territorios de navegación abarcaban miles de kilómetros y tanto en el Caribe como en las costas de América del Norte y África existían muchísimos lugares en los que podían esconder sus barcos. Pese a que no había radios ni teléfonos, la noticia del paradero de un pirata se transmitía entre los miles de naves y pequeñas embarcaciones que iban y venían entre las islas y subían y bajaban por la costa. Al final, la información llegaba a oídos del gobernador de una colonia, del capitán de una nave de la armada o de un agente de la Royal Africa Company o de la East Indian Company. Destacaban un buque de guerra a la zona y se llevaba a cabo un paciente registro, hasta que daban con el paradero del pirata. El capitán Ogle, del *Swallow*, tardó casi ocho meses en encontrar a Bartholomew Roberts, pero finalmente acabó con los saqueos del pirata que más éxito tuvo. El mundo ya se había vuelto demasiado pequeño como para que un pirata buscado pudiese encontrar un escondite seguro.

## CAPÍTULO 12

### JUICIOS, EJECUCIONES Y COLGAMIENTOS DE CADENAS

**D**URANTE MÁS DE CUATRO siglos, ahorcaron a los piratas en Execution Dock, en la ribera norte del Támesis. El sitio exacto se muestra en los mapas antiguos de la ciudad y se encuentra a casi dos kilómetros aguas abajo de la Torre de Londres, en el recodo del río correspondiente a Wapping. En nuestros días, el pub Captain Kidd mira al emplazamiento original del patíbulo.

En los primeros años del siglo XVIII, en los que ahorcaron al capitán Kidd, a John Gow y a otros piratas célebres, la fachada fluvial de Wapping no era más que una maraña de embarcaderos y desembarcaderos, grúas de madera y depósitos de madera. Más allá de los muelles, serpenteaban calles estrechas, ocupadas por las casas de los marineros, los estibadores, los maestros de hacha y sus familias. El principal puerto de Londres estaba un poco más arriba y se centraba en torno al muelle de la aduana. Allí, los barcos amarraban en filas de tres y cuatro, lo que creaba un bosque de palos y velas azotadas por los vientos, bosque que se extendía hasta el antiguo puente de Londres.

El patíbulo se montaba en la orilla, cerca de la línea de la marea baja. Una vez ahorcados, los cadáveres de los piratas quedaban lentamente sumergidos por las aguas arremolinadas de la marea entrante. Tenían la costumbre de dejar pasar tres mareas antes de descolgar los cuerpos. Parece ser que ahorcaban a los piratas de una y otra orilla del Atlántico «dentro de los límites de las líneas de la marea» para resaltar que habían cometido sus delitos en el seno de la jurisdicción del Almirantazgo. El almirante en jefe era el responsable del castigo de los delitos graves o crímenes cometidos tanto en alta mar como en las vías navegables hasta la línea de la marea baja. Por encima de ésta, era competencia de los tribunales civiles.

La playa de la pleamar y la bajamar de las riberas del Támesis se componía de una mezcla de barro y guijarros y olía a madera en descomposición, malas hierbas y aguas residuales, aunque era lo bastante firme como para caminar durante la marea baja e incluso se podía cruzar a caballo y con un carro. Si había prevista una ejecución, el gentío se congregaba en las orillas y en botes y barcos anclados en el río. El condenado debía trasladarse en procesión desde la cárcel de Marshalsea, en la ribera sur, cruzar el puente de Londres, pasar frente a la torre y llegar, por último, a Execution Dock. La procesión estaba encabezada por el oficial de justicia del Almirantazgo o su delegado, que portaba el remo de plata que representa la autoridad del Almirantazgo. El pirata era transportado en carro y estaba acompañado por el capellán de la prisión. Cuando la procesión llegaba a la vera del río, hacía una pausa



y el pirata tenía la oportunidad de dirigirse a los presentes. Acicateados por el capellán, algunos mascullaban unas pocas palabras de arrepentimiento y otros hablaban desafiantes o, en ocasiones, se explayaban.

El patíbulo o cadalso era una sencilla estructura formada por dos montantes de madera unidos en la parte superior por un travesaño. En dicha estructura, se apoyaba una escalera y del travesaño colgaba la soga con el nudo corredizo. El verdugo ayudaba al pirata a subir por la escalera, le colocaba la soga alrededor del cuello y, cuando el oficial de justicia daba la orden, lo arrojaba al vacío. La caída no siempre era suficiente para provocar la muerte en el acto, y no era excepcional que los parientes o los amigos del pirata tirasen de sus piernas a fin de poner fin a su agonía. En ocasiones, la soga se rompía y el condenado, consciente a medias, era trasladado una vez más escaleras arriba para que lo ajusticiasen por segunda vez.

Después de quedar sumergido por las mareas, el cadáver era bajado y enterrado en la fosa común, enviado a los médicos para su disección o colgado de cadenas. La disección de los delincuentes ejecutados fue autorizada durante el reinado de Enrique VIII y en el siglo XVIII era práctica habitual. Fue ése el destino de un grupo de piratas que actuaron desde Hastings y que en 1768 fueron ahorcados. En algunos casos, el ajusticiado sobrevivió a la ejecución. En 1740, William Duell fue ahorcado y entregado a los médicos para su disección. Mientras lavaban el cuerpo, se percataron de que aún respiraba. Un médico lo sangró y, al cabo de dos horas, se había recuperado y estaba sentado. Aunque lo devolvieron a la cárcel de Newgate, evidentemente las autoridades llegaron a la conclusión de que con una ejecución era suficiente, de modo que le conmutaron la pena por la deportación a las colonias.<sup>[1]</sup>

Tras la ejecución pública en Wapping, era corriente exhibir los cadáveres de los piratas más célebres en diversos sitios a lo largo del río, para que los viesan las tripulaciones de todas las naves que entraban y salían del puerto. El cadáver del capitán Kidd permaneció suspendido de un patíbulo de punta Tilbury, en los tramos inferiores del Támesis. Era un hito destacado y tuvo que permanecer visible durante más de una hora mientras las naves recorrían Sea Reach, ese ancho sector del río que se curva en torno a la desolada punta. Aguas arriba, frente a la ciudad de Woolwich, en 1727, el cadáver del pirata y asesino John Prie permaneció varios días suspendido de cadenas.<sup>[2]</sup> En 1725, tras la captura y el juicio del capitán Gow y su tripulación, ordenaron que el comandante y su lugarteniente fuesen colgados de cadenas, uno frente a Deptford y el otro frente a Greenwich.<sup>[3]</sup>

Al otro lado del Atlántico, la marinería también tenía sus recordatorios del destino que aguardaba a los que se dedicaban a la piratería. A las afueras del jamaicano puerto de Port-Royal, sobresalen dos islotes o cayos. Tras su ejecución, en noviembre de 1720, colgaron el cuerpo de *Calico Jack* Rackman en un cadalso erigido en Deadman's Cay [el cayo del muerto]. Cuatro meses después, el cadáver del capitán Vane se exhibió en el cercano islote de Gun Cay [el cayo del cañón]. En 1723, ajusticiaron en Antigua, situada unos mil kilómetros al este, al capitán Finn y a cuatro

piratas. La sentencia del tribunal del Almirantazgo estipuló que el cadáver del capitán Finn se colgase de cadenas en Rat Island [la isla de la rata], situada en medio del puerto de Saint John's.<sup>[4]</sup>



Detalle del mapa de Londres de John Rocque, trazado en 1769. Los piratas condenados eran trasladados en procesión desde la cárcel de Marshalsea, pasando por la Torre de Londres (*arriba izquierda*), hasta Execution Dock, visible en el recodo del río, entre New Stairs y Dock Stairs de Wapping. [Ilustración 3.](#)

Los piratas también fueron ahorcados en la costa este de América del Norte, en puntos como Charleston, en Carolina del Sur; Williamsburg, Virginia, y en Newport, Rhode Island, si bien fue en Boston donde la marinería vio más pruebas de ejecuciones piratas. En junio de 1724, la *Boston Gazette* informaba de lo siguiente: «El martes 2 del mes en curso fueron ejecutados aquí, por piratería, el intendente John Rose Archer, de alrededor de veintisiete años, y William White, de aproximadamente veintidós. Tras sus muertes, los trasladaron en botes hasta una isla en la que White fue sepultado y el intendente colgado de hierros para servir de espectáculo y de advertencia a los demás». Tres años después, el cadáver de William Fly permaneció suspendido de un cadalso en la isla de Nick's Mate, en la entrada del río Charles.

Untaban los cadáveres con brea para que los cuerpos expuestos permaneciesen incólumes el mayor tiempo posible. En condiciones normales, la brea se utilizaba para proteger los cascos de madera de los barcos, y lo más probable es que fuera relativamente eficaz para la prevención de los estragos de las inclemencias meteorológicas. Es posible que también espantase a los cuervos y las gaviotas, aves carroñeras. Una vez embreado, el cuerpo se encajaba en un arnés o jaula que, con este fin, se confeccionaba con flejes y cadenas de hierro, lo que mantenían en su sitio la cabeza, el cuerpo y las piernas. En el ayuntamiento de Rye, en Sussex, se conserva un conjunto de hierros y cadenas fechado en 1742. Sin duda, el herrero necesitó muchas horas para fabricarlo, lo que explica que fuera el artículo más caro de la lista de gastos debidos a la ejecución y el colgamiento de Archer y White. El alquiler del bote y el coste de los servicios de los trabajadores que montaron el patíbulo y cavaron la fosa para White ascendió a 3 libras, 15 chelines y 8 peniques, mientras que «la confección de cadenas para John Rose Archer, uno de los piratas, así como los servicios del hombre que lo colgó en el cadalso de Bird Island», costó 12 libras y 10 chelines.<sup>[5]</sup>

Los cadáveres escogidos para la exposición a largo plazo tanto dentro como en el exterior de los puertos representa un porcentaje minúsculo del total de piratas ejecutados. En la década que va de 1716 a 1726, ahorcaron por piratería a más de cuatrocientos hombres,<sup>[6]</sup> lo que representa una media de cuarenta anuales. En 1723, en el momento más álgido de la guerra contra los piratas, ajusticiaron a más de ochenta y dos. Ya en 1617 sir Henry Mainwaring se quejó de que los hombres se sentían estimulados a convertirse en piratas porque era habitual «que nadie, salvo el capitán, el piloto y tal vez un puñado de miembros principales de la dotación, fuera ajusticiado».<sup>[7]</sup> A principios del siglo XVIII, no sucedía lo mismo. En 1705, cuando el capitán Thomas Green y diecisiete tripulantes fueron juzgados por piratería en Edimburgo, todos, salvo un joven marinero, acabaron en la horca. En 1718, hicieron lo propio con treinta de los treinta y cuatro integrantes de la dotación del comandante Stede Bonnet. En 1722, ahorcaron en Jamaica a cuarenta y uno de los cincuenta y ocho miembros de la tripulación de Matthew Luke. En la costa africana, ajusticiaron

en 1723 a cincuenta y dos tripulantes de la dotación de Bartholomew Roberts. El mismo año colgaron en Newport, en Rhode Island, a veinticinco de los treinta y cuatro piratas capturados por el capitán Solgard. De los veintisiete juicios celebrados entre 1700 y 1728, sólo en cinco casos las ejecuciones se limitaron a los cabecillas.<sup>[8]</sup> Si tomamos en consideración que la cifra total de piratas que en 1720 operaban en las orillas del Atlántico rondaba los dos mil hombres, comprenderemos por qué la edad de oro de la piratería terminó tan bruscamente. La caza de los piratas por parte de la Marina real y las posteriores ejecuciones en masa de los capturados eliminó con eficacia a la mayoría de los cabecillas, lo que diezmó las tilas de la comunidad pirata.

No sólo fue la cantidad de piratas ejecutados lo que contribuyó a su desaparición. La publicidad generada en torno a los juicios y la naturaleza pública de las ejecuciones dieron pie a que los marinos y sus familias fueran muy conscientes del castigo que suponía ser pirata. Las declaraciones de los jueces, los fiscales y el clero pusieron de relieve la naturaleza perversa de sus actos y dejaron muy claro que eran enemigos de toda la humanidad. Los juicios y ejecuciones, así como la firme condena de la piratería por parte de la Iglesia y el Estado se convirtieron en una poderosa fuerza disuasoria para cuantos sintieron la tentación de unirse a los piratas.

La mayoría de los juicios sólo duraban uno o dos días, incluso cuando juzgaban a veinte o treinta prisioneros. Sin duda, existieron motivos prácticos para acelerar el proceso. Tras el acta de 1700, que autorizó la creación de tribunales del Vicealmirantazgo en las colonias, lo habitual era que el gobernador colonial presidiese los juicios a los piratas, con la colaboración de un grupo de notables y los capitanes de los barcos de la armada estacionados en la zona. Seguramente los gobernantes tenían otros asuntos de los que ocuparse, los capitanes fueron reacios a abandonar los navíos durante más de un par de días y los ciudadanos destacados y los mercaderes estaban deseosos de volver a ocuparse de sus negocios y sus haciendas, pero el motivo principal para acelerar los trámites fue la ausencia de argumentación por parte de la defensa. De acuerdo con las prácticas de la época, los acusados carecían de representación legal y debían ejercer su propia defensa. Dado que la mayoría de los enjuiciados eran marineros con poca o ninguna educación, no estaban en condiciones de presentar un buen alegato. A menudo no alegaban nada a modo de defensa, otras se limitaban a declarar que en el momento en el que ocurrieron los hechos estaban borrachos y la mayoría aseguraba que los habían obligado o forzado, es decir, que los piratas habían capturado sus barcos y no les había quedado otra opción que firmar sus cláusulas. Se trataba de un hecho difícil de demostrar, ya que se basaba en las declaraciones de otros miembros de la dotación o en las observaciones de las tripulaciones de los navíos atacados. Dada la naturaleza errante de su existencia, los marinos no podían pedir a capitanes y compañeros anteriores que testificasen sobre su buen carácter. Ocasionalmente, el dictado de la condena se postergaba para permitir la llegada de testigos. En 1719, en Old Bailey se reunió el tribunal del Almirantazgo que juzgó por piratería a tres hombres: Laws, Caddiz y

Tyrril. A los dos primeros los declararon culpables y los condenaron a muerte, «pero el juicio de Tyrril ha vuelto a postergarse hasta el próximo abril, ya que parte de sus testigos están al otro lado del mar».<sup>[9]</sup> La verdad es que se trata de un caso excepcional y que, habitualmente, los tribunales no se mostraron dispuestos a alargar los procesos.

Las probabilidades de salir indemne de una acusación por piratería eran escasas, pues las autoridades estaban empeñadas en aprovechar el valor propagandístico de los juicios y las ejecuciones, y las consideraban una de las mejores armas en la guerra contra la piratería. Tras colgar a cuarenta y un piratas en Jamaica, en 1722, el gobernador Lawes escribió a Londres: «No dudo de que el ejemplo que se ha dado con estos bribones convencerá a otros de que es mejor no seguir los mismos derroteros».<sup>[10]</sup> Cabe reseñar que las autoridades contaron indefectiblemente con hombres destacados a la hora de celebrar los juicios. En 1704, cuando en Boston juzgaron a Quelch y a veinticuatro miembros de su tripulación, el presidente del tribunal del Almirantazgo era Joseph Dummer, capitán general y gobernador en jefe de las provincias de Bahía de Massachusetts y New Hampshire. Contó con la asistencia de dos vicegobernadores, Thomas Povey y John Usher; de Nathaniel Byfield, juez del Almirantazgo, y de Samuel Sewell, primer juez de la provincia de Bahía de Massachusetts; del señor Brenton, recaudador de impuestos de Su Majestad; del señor Addington, secretario de la provincia, y de doce miembros del Real consejo de Bahía de Massachusetts. En 1717, la tripulación de Bellamy se topó con un conjunto parecido de pesos pesados en Boston. Presidía el tribunal el gobernador Samuel Shute, que contó con la colaboración del vicegobernador William Dummer; de John Menzies, juez del Vicealmirantazgo; del capitán del *Squirrel*; del recaudador de derechos arancelarios de las plantaciones, y de siete miembros del Consejo.<sup>[11]</sup>

En 1701, se congregó en Londres el conjunto más extraordinario de dignatarios legales a fin de celebrar el juicio al capitán Kidd y a nueve miembros de su tripulación. La vista tuvo lugar en el Old Bailey y en el proceso participaron, como mínimo, seis magistrados: el presidente del tribunal, el barón Ward; el barón Hatsell; los jueces Turton, Gould y Powell, así como sir Salathiel Lovell, registrador de Londres. El Consejo de la Corona estaba constituido por sir John Hawles, procurador de la Corona, que contó con la ayuda del doctor Newton, abogado principal del Almirantazgo, y por los señores Coniers, Knapp y Cowper. En muchos aspectos, el juicio a Kidd se salió de la norma. Lo mantuvieron encarcelado casi dos años antes de celebrarlo, lo que era muy insólito en los casos de piratería; por motivos ya explicados (véase el capítulo diez), el proceso sirvió para dar ejemplo de aquello a lo que tendrían que atenerse los piratas.

Una característica que el caso del capitán Kidd compartió con otras vistas a piratas consiste en que no sólo lo condenaron por piratería, sino también por asesinato. Kidd insistió en que Moore, el artillero al que había matado con un cubo, lo había provocado y en que le había asestado el golpe en un arrebatado transitorio, pero

los jueces llegaron a la conclusión de que no había habido provocación y el jurado de doce miembros lo condenó por asesinato. Si bien tanto la piratería como el asesinato suponían la pena de muerte, los tribunales consideraban el asesinato como la acusación más grave y, si se podía demostrar, el acusado tenía pocas o ninguna esperanza de ser indultado. Al leer la sentencia al comandante Stede Bonnet, el juez declaró: «Pero al robo, señor, ha incorporado un pecado más grave, que es el asesinato. Desconozco a cuántos ha matado entre los que se resistieron a sus antiguas piraterías. Lo que todos sabemos es que, al margen de los heridos, mató como mínimo a dieciocho de las personas que la autoridad legítima envió para reprimir sus actividades...»<sup>[12]</sup> En 1705, cuando un tribunal del Almirantazgo juzgó en Escocia a Thomas Green y a dieciocho miembros de su tripulación, a Green no sólo lo acusaron de piratería, sino de asesinar a diez miembros de la dotación del *Worcester*. En 1726, cuando fue sometido a juicio, a William Fly lo acusaron de asesinar, arrojándolos por la borda, a John Green, capitán del *Elizabeth*, y al piloto Thomas Jenkins.

Ya hemos mencionado algunos detalles del proceso a *Calico Jack* y a las piratas en Jamaica, así como del juicio que el gobernador Woodes Rogers presidió en Nassau, pero hay que recordar que, en 1722, una de las más significativas vistas piratas tuvo lugar en la costa occidental de África. Las actas del juicio se conservan y merece la pena analizarlas, pues muestran el funcionamiento del tribunal del Vicealmirantazgo y proporcionan información valiosa sobre la actitud que, en esa fecha, las autoridades manifestaban con respecto a la piratería.<sup>[13]</sup> El juicio siguió a la captura de los navíos piratas de Bartholomew Roberts por parte del capitán Chaloner Ogle.

Las operaciones del *Swallow*, el barco de Ogle, dieron por resultado el prendimiento de doscientos sesenta y ocho hombres. Setenta y siete eran africanos negros y había ciento ochenta y siete blancos, incluidos varios marinos y pasajeros que Roberts acababa de capturar en sus incursiones por la costa africana. El capitán Ogle trasladó a la totalidad a la factoría de Cape Coast, a fin de que fuesen enjuiciados por el tribunal del Vicealmirantazgo. Con excepción de los diecinueve que murieron a causa de las heridas antes de que se celebrase la vista, la totalidad de los blancos apresados por el *Swallow* fueron interrogados por el tribunal. A la mayoría los sometieron a turnos individuales de preguntas. Tres semanas después del inicio formal del proceso, habían ahorcado a cincuenta y dos, veinte fueron condenados a trabajos forzados en África y a diecisiete los sentenciaron a permanecer encerrados en la cárcel londinense de Marshalsea.

El marco del juicio fue el castillo de Cape Coast. Se trata de una impresionante estructura de aspecto medieval, con cuatro grandes torres o bastiones, muros almenados de 4,25 metros de grosor y alrededor de setenta cañones de gran tamaño, la mayoría de los cuales miraban al mar y apuntaban al fondeadero que había ante el castillo. Construido por los suecos en 1652, en 1664 fue tomado por los ingleses y convertido en la sede en ultramar de la Royal Africa Company. Allí tenía su base el

agente general de la compañía, así como un reducido núcleo de comerciantes, administrativos, trabajadores y soldados. La guarnición permanente tenía de cincuenta a cien hombres, según los estragos de las enfermedades y el envío de refuerzos desde Inglaterra.<sup>[14]</sup>

En sorprendente contraste con la desafiante planta del castillo de habitaciones amplias, almacenes y talleres, a poca distancia se extendía un hermoso huerto que, cuando en una de sus travesías visitó Cape Coast, causó una profunda impresión en el capitán Uring. Refirió que en el huerto «abundaban toda clase de frutas que la tierra produce, como naranjas amargas y de la China, limones, cidras, sandías, granadas, cocos, tamarindos, piñas, uvas, limas, guayabas y melones, árboles plantados entre las colinas, en filas que guardan un orden preciso, a lo largo de una extensión de aproximadamente ocho hectáreas».<sup>[15]</sup> Al caminar entre las hileras de frutales, bajo el sol tropical, tuvo que ser muy fácil olvidar el objetivo principal del castillo y de la pequeña población que defendía. Al igual que Ouidah, Elmina, Accra y una serie de factorías extendidas a lo largo de la costa occidental de Africa, Cape Coast se fundó para la exportación de oro, marfil, árboles productores de tinte rojo y esclavos. Tanto en la Costa de Oro como en la que a veces se denomina Costa de los Esclavos, la exportación principal fueron los esclavos africanos negros, a los que trasladaron en barco hasta las plantaciones de América del Norte y las Antillas. Se ha calculado que, a lo largo de sus ochenta años de existencia, por sí sola la Royal Africa Company envió cien mil esclavos a las colonias. En los tiempos de las incursiones de Bartholomew Roberts a la costa africana, cada año se enviaban desde las diversas factorías alrededor de treinta y seis mil africanos al otro lado del Atlántico.<sup>[16]</sup> Es seguro que, antes del juicio, los hombres capturados por el *Swallow* permanecieron encerrados en las celdas y los recintos utilizados para retener esclavos antes de su traslado al otro lado del océano.

El juicio comenzó el 28 de marzo de 1722 en el gran salón del castillo. Dado que era quien había capturado a los piratas, el capitán Ogle no podía formar parte de los enjuiciadores, por lo que nombraron presidente del tribunal al capitán Herdman, comandante del *Weymouth*. La comisión estuvo formada por seis miembros: el ilustre James Phipps, general de la costa; el señor Edward Hyde, secretario de la Royal Africa Company; los señores Henry Dodson y Francis Boye, comerciantes y, para completar el número exigido, se solicitó la incorporación de los tenientes Barnsley y Fanshaw. La fuerte presencia naval (los testigos clave pertenecían al *Swallow*) podría explicar el desarrollo rápido y marineramente del proceso. Los tecnicismos legales se redujeron a su mínima expresión, aunque, al parecer, hicieron un sincero intento de celebrar un juicio justo.

Presentaron dos cargos principales contra los acusados. El primero consistió en que se habían unido perversamente para atacar a los súbditos mercantes de Su Majestad: «Han estado dos veces en esta costa africana; la primera, a principios de agosto, y la segunda en el último enero, y en ambas ocasiones han hundido, quemado



y destruido los bienes y las naves que se cruzaron en su camino».<sup>[17]</sup> La segunda acusación sostenía que habían atacado el *Swallow*, nave de Su Majestad y, por lo tanto, eran «traidores, ladrones, piratas y vulgares enemigos de la humanidad».

El registrador del tribunal leyó las acusaciones y preguntó qué alegaban los ochenta y dos hombres capturados a bordo del *Ranger*. Todos se declararon inocentes. A renglón seguido, tres tripulantes del *Swallow* (el teniente Isaac Sun, el contramaestre Ralph Baldrick y Daniel McLaughlen) refirieron los acontecimientos del 5 de febrero, fecha en la que el *Ranger* atacó su barco.

Los acusados coincidieron en que viajaban a bordo del *Ranger* cuando asaltaron el navío de Su Majestad y en que habían firmado las cláusulas piratas. La mayoría aseguró que los habían obligado, que durante la acción no habían disparado arma alguna y que la ayuda que habían prestado fue por miedo a la muerte. En ese momento del proceso, el tribunal tomó la «misericordiosa decisión» de que las posteriores acusaciones serían presentadas individualmente.

Plantearon acusaciones del mismo tenor a los ochenta tripulantes del *Royal Fortune*, que también se declararon inocentes. A continuación, el tribunal interrogó a un hombre por vez y escuchó las declaraciones de testigos como el capitán Traherne, cuyo barco, el *King Solomon*, había sido tomado por los piratas. Después de oír los testimonios de cada acusado, se dictaba el veredicto: lo declaraban culpable, lo condenaban a Marshalsea o lo absolvían. Resulta revelador ver por qué motivos a algunos los condenaron y a otros los absolvieron.

La mayoría de los culpables, posteriormente ahorcados, fueron condenados por «activos e impertinentes» o por «enérgicos y animados», lo que en la mayoría de los casos quiere decir que pasaron un año o más tiempo con los piratas y participaron activamente en el funcionamiento del barco. Condenaron a todos los que fueron vistos con pistolas o machetes durante un ataque, a los que guarnecían los cañones del barco o a los que observaron saqueando y robando. A cuatro los condenaron porque los vieron de juerga y bebiendo con los piratas. A tres los sentenciaron porque se unieron voluntariamente a los piratas. También confirmaron la culpabilidad de James Skyrn, el capitán del *Ranger*, así como de los que fueron elegidos intendente, contramaestre y ayudante del contramaestre. Dada la fama de los piratas y el historial de las tripulaciones de Roberts, sorprende que sólo condenasen a cuatro por comportarse cruelmente o amenazar con ejercer la violencia. El presidente del tribunal sentenció a los culpables con las siguientes palabras:

Todos y cada uno de ustedes son juzgados y sentenciados a ser trasladados al lugar del que vinieron y de allí al lugar de la ejecución, más allá de las puertas de este castillo, y una vez allí, dentro de las líneas de la marea, para que sean colgados del cuello hasta que estén muertos, muertos y más que muertos. Que el Señor se apiade de sus almas. Una vez que ocurra, ustedes y cada uno de ustedes serán bajados de la horca y sus cuerpos colgarán de cadenas.<sup>[18]</sup>

Los cincuenta y dos condenados a muerte fueron ahorcados a lo largo del mes de abril: el 3, seis; el 9, otros seis; el 11, catorce; el 13, cuatro; el 16, ocho y, el 20 de

abril, 14.

El internamiento en la cárcel de Marshalsea se reservó para los que se tenía noticia de que estaban ebrios tan a menudo que llegaron a la conclusión de que no se encontraban en condiciones de prestar servicios; para «un sujeto tonto... que siempre realizaba actos absurdos y simiescos», y para un prisionero acusado por Elizabeth Trengrove, pasajera del *Swallow*, de ser «muy descortés, maldecir, juramentar y obligarla a quitarse el miriñaque».<sup>[19]</sup>

El tribunal absolvió a cuantos pudieron demostrar que se habían visto obligados a unirse a los piratas. El más interesante fue Henry Glasby, que había sido piloto principal del *Samuel*, barco de Londres al mando del capitán Cary. Lo habían capturado durante el ataque, maltratado y herido porque se negó a firmar las cláusulas piratas. Cuando hicieron escala en la Hispaniola, Glasby huyó y utilizó una brújula de bolsillo para abrirse paso por la selva, pero quedó tan impresionado por lo agreste de la isla que decidió emprender el regreso al barco pirata. Luego Roberts le obligó a ejercer de capitán del *Royal Fortune*, pero varios testigos declararon a favor de su buen carácter y juraron que jamás disparó cañonazos y que evitó que los piratas cometiesen actos de crueldad.

\* \* \*

Los tribunales del Almirantazgo se ocuparon de que los asistentes a los juicios de piratas tomaran conciencia de la maldad de la piratería y de la perversidad de cuantos la ejercían. La misión del clero consistía en arrancar confesiones de culpa a los condenados y convencerlos de que se arrepintiesen y vieran los errores del camino que habían elegido. No siempre fue fácil. Muchos piratas no tenían tiempo que dedicar a la religión y mucho menos al clero. Valga como ilustración el caso del capitán Alexander Dolzell, al que, en diciembre de 1715, el Old Bailey condenó por piratería.

Mientras permanecían en las mazmorras de la cárcel de Newgate, Dolzell y dos condenados más recibieron las visitas constantes del reverendo Paul Lorrain, que era el «ordinario» o capellán de la cárcel. Los instruyó en la religión cristiana, «de la que sabían poco y que apenas habían practicado». A lo largo de los tres domingos anteriores a la ejecución, les lanzó prédicas por la mañana y por la tarde y se centró en el uso ecuménico de la oración. El capitán Dolzell era un criminal aguerrido. Años atrás, en su época de corsario, lo habían condenado por alta traición y, sentenciado a muerte, había pasado una temporada en Newgate. Finalmente, lo indultaron y excarcelaron. En noviembre de 1720, atacó a la dotación de un navío francés fondeado en las proximidades de Le Havre. Ató a los tripulantes y a uno lo arrojaron por la borda y se ahogó. Dolzell, escocés de cuarenta y dos años al que el ordinario describió como un hombre de lo más pernicioso y peligroso, se negó a leer la Biblia, amenazó con romperla y, en una ocasión, aseguró que patearía escaleras abajo al

ordinario:

Era tan bruto y obstinado que, en este aspecto, no se dio por satisfecho con nada de lo que le ofrecí y aseguró que odiaba ver mi cara, no estaba dispuesto a acudir a la capilla (en la que realicé el oficio sagrado) ni quería recibir de mi parte admoniciones públicas o privadas, pero con su último aliento declaró que yo era la causa de su muerte y que, antes de perder la vida, me causaría algún daño, o que me acosaría después.<sup>[20]</sup>

En sus últimos momentos, Dolzell cambió de parecer. Mientras Lorrain rezaba las últimas oraciones en el patíbulo, Dolzell aseguró que estaba arrepentido y pidió disculpas por su comportamiento descortés e injusto. El ordinario no se dejó impresionar ya que «es muy dudoso que ese arrepentimiento fuera sincero y no demasiado tardío».

Paul Lorrain fue capellán de la cárcel de Newgate durante veintidós años y, en 1701, se ocupó del capitán Kidd. Pese a ser un hombre culto y no estar resentido con la Iglesia, Kidd se mostró casi tan reacio como Dolzell porque estaba convencido de que era inocente de las acusaciones de asesinato y piratería. Cada día y, en ocasiones, dos veces, Lorrain visitó a Kidd y a los condenados. El domingo posterior a la vista, Lorrain pronunció un sermón que seguramente no proporcionó consuelo a los presos, ya que el texto fue «Y recibirán el castigo eterno».

Pese a sus ingentes esfuerzos, Lorrain descubrió que Kidd no estaba dispuesto a confesar los crímenes por los que lo condenaron. El día de la ejecución, el ordinario trasladó a Kidd a la capilla de la cárcel para nuevos rezos y exhortaciones, pero «la dureza de corazón del capitán Kidd seguía intacta».

De todos modos, Kidd se comprometió a realizar una confesión completa al pie del patíbulo. Lorrain se desplazó a Execution Dock al frente de la procesión y subió al cadalso con la certeza de que por fin arrancaría una confesión al condenado. Kidd no le dio ese placer: «Cuando lo subieron, comprendí con indecible dolor que estaba hasta la coronilla de alcohol y su mente se hallaba tan embotada que tenía un estado de ánimo pésimo y no estaba preparado para la gran obra que ahora o nunca tendría que realizar».<sup>[21]</sup> Kidd dirigió a los congregados un largo e incoherente discurso. Insistió en que, presa de un arrebató, había golpeado a William Moore, aunque jamás había tenido la intención de matarlo. Manifestó su pesar por no despedirse de su familia, que vivía en Nueva York, y añadió que, más que por sus infortunios, estaba apenado por el efecto que la noticia de su vergonzosa muerte causaría en su esposa. Apremió a la marinería y, sobre todo, a los capitanes, para que aprendieran de los acontecimientos que habían desembocado en su triste sino.

Cuando, ya en el patíbulo, empujaron a Kidd con la soga al cuello, la cuerda se rompió y cayó al suelo todavía consciente. El infatigable Lorrain aprovechó la oportunidad y, por enésima vez, intentó arrancarle una confesión: «Cuando lo subieron y lo ataron nuevamente al travesaño, pedí permiso para hablar con él y me lo concedieron. Le demostré la gran misericordia divina, que le dio (inesperadamente) ese nuevo respiro para mejorar los pocos instantes que le habían asignado piadosamente a fin de perfeccionar su fe y arrepentimiento. Me di cuenta de

que estaba de mejor humor que antes».<sup>[22]</sup> Como el patíbulo se había desplomado, la segunda vez tuvieron que arrojarlo al vacío desde lo alto de la escalera. Lorrain subió la mitad de los peldaños a fin de proseguir con sus rezos y exhortaciones. Cuando Kidd colgó muerto, el ordinario tuvo por fin la sensación de que había cumplido con su trabajo y abandonó la escena «con una mayor satisfacción que la que tenía antes de que se mostrase arrepentido».

Aunque es difícil superar los concienzudos intentos del ordinario de la cárcel de Newgate, hubo un predicador norteamericano que se mostró igualmente insistente a la hora de convencer a los rústicos piratas de que mostrasen el correspondiente grado de arrepentimiento. De 1685 a 1722, el reverendo Cotton Mather fue el pastor encargado de la segunda iglesia del norte de Boston. Procedía de una familia de distinguidos dirigentes y estadistas puritanos y el fervor religioso lo inspiró desde la más tierna infancia. A los doce años, ingresó en Harvard y a los dieciséis pronunció su primer sermón. Dotado de una gran energía, se planteó a sí mismo objetivos agotadores. Cada día leía quince capítulos de la Biblia. Predicó, ayunó, rezó, cuidó de pobres y enfermos y produjo una sucesión ininterrumpida de libros y opúsculos. Puesto que vivió en una época y en un lugar en los que la piratería representó una amenaza grave tanto para marineros como para transportes, previno constantemente a las congregaciones sobre la perversidad de los piratas y desempeñó un papel significativo en varios juicios y ejecuciones.

Después del juicio, mientras Quelch y sus tripulantes permanecían entre rejas, Mather fue uno de los ministros que se esforzó por provocar el arrepentimiento de los piratas: «Cada día pronunciamos sermones al alcance de sus oídos; diariamente rezamos con ellos y los catequizamos y también recibieron muchas exhortaciones ocasionales».<sup>[23]</sup> Mather y otro ministro los acompañaron hasta el patíbulo y, antes de que ahorcasen a los piratas, fue él quien desde un bote detenido en el río, frente al lugar de la ejecución, pronunció las últimas oraciones.

Cuando fueron detenidos y trasladados a Boston para el juicio, los tripulantes del *Whydah* de Bellamy pidieron ver a Mather. Rezaron juntos y el predicador los sermoneó y les recordó que «las riquezas que no se obtienen honestamente deben perderse en el naufragio de la restitución honrada para que los hombres lleguen al puerto del arrepentimiento y la salvación».<sup>[24]</sup> Mientras se dirigían en procesión al cadalso, Mather habló con cada uno de los ocho condenados. Posteriormente, publicó esas conversaciones en un opúsculo que incluía el texto de uno de sus sermones.<sup>[25]</sup> Aunque es indudable que introdujo correcciones en sus recuerdos de las conversaciones, éstas ponen claramente de manifiesto su fervor religioso y permiten comprender qué pasó por las mentes de los piratas que se dirigían a la muerte.

«¿Cuál es ahora la disposición de tu alma?», preguntó Mather a Thomas Baker, holandés de veintinueve años y sastre de oficio.

—¡Ay! ¡Me encuentro en un estado penoso! ¡Mi señor Jesús, querido Jesús, apiádate de mí!

—Sabes que has sido un gran pecador.

—¡Ay! ¡Sí, lo soy! ¿Es posible que un pecador tan grande como yo encuentre alguna vez la misericordia divina? Ay, Dios, ¿perdonarás a semejante pecador?

—Amigo mío, es lo primero sobre lo que quiero aconsejarte: ¡es posible obtener el perdón! Presta mucha atención a cada palabra que pronuncie. Percibo que padeces una gran angustia, pero con ella has de atravesar la puerta del estrecho.

Cotton Mather se alejó de Baker y procedió a interrogar a Simon Van Vorst, joven de veinticuatro años, nacido en Nueva York, que posteriormente se trasladó a la isla antillana Saint Thomas:

—De todos los pecados que has cometido, ¿cuáles son los que ahora pesan más en tu corazón?

—La desobediencia a mis padres y la profanación del día del Señor.

—Tu pecado contra la educación religiosa es un agravante terrible y espero que lo tengas en cuenta.

—Lo tengo, señor.

—Ojalá que tanto tú como tus desdichados compañeros tuvieseis más en cuenta el delito por el cual en poco tiempo seréis apartados de entre los vivos. ¡Sois asesinos! ¡La sangre de los muertos clama al cielo contra vosotros! Lo mismo puede decirse de la sangre de los pobres cautivos (por lo que tengo entendido, doscientos ochenta) que se ahogaron cuando el *Whydah* se perdió a causa de la tormenta que os arrojó a la orilla.

—Nos forzaron y obligaron.

—¡Os forzaron! No, nadie puede decir que lo han forzado a pecar contra el glorioso Dios. ¡Forzados! No, habríais preferido sufrir cualquier cosa antes que pecar como lo habéis hecho. Habría sido mejor convertirse en mártir y morir a manos de vuestros crueles hermanos que convertirse en hermanos de ellos. Dime, ¿qué piensas de la amada vida por la cual te has apartado de Dios? ¿Acaso no puedes decir nada que permita que tus dignos padres (¡a los que has matado!) hallen un poco de consuelo? ¿No les proporcionarás un poco de luz en su oscuridad?

—Estoy sinceramente arrepentido de mi pésima vida. Muero con la esperanza de que Dios Todopoderoso se apiade de mí. Y, si no muriera esta tarde, preferiría la muerte para no retornar a la vida que he llevado, para no repetir mis crímenes.

—Es un discurso bueno y grandioso, pero también lo he oído en boca de algunos que, después de recibir el indulto (que a ti no se te concederá), han retornado a sus crímenes. Ahora debo dejarte en manos de Aquel que escruta los corazones y rezar para que en ti también haya corazón.

La conversación con John Brown, jamaicano de veinticinco años tomado por los piratas en las proximidades de Cuba, discurrió por los siguientes derroteros:

—Brown, ¿en qué estado y en qué disposición de ánimo te encuentra la muerte que te aguarda en pocos minutos?

—¡Muy mal! ¡Muy mal!

—Entonces, ¿te consideras un pecador de lo más desdichado?

—¡Sí, de lo más desdichado!

—Tu alma está terriblemente endurecida.

—Ay, cada vez se endurece más. No sé qué me pasa. ¡Sólo me pregunto por lo que me ocurre!

—En ninguna parte tendrás ayuda, salvo en nuestro admirable Salvador, al que ahora quiero mostrarte.

—¡Ay! ¡Que Dios se apiade de mí pese a ser tan pecador!

—Tan pecador. Vaya, ¿qué te lleva a decir esas palabras? Responde, ¿qué otros pecados concretos pesan en este momento sobre ti y se convierten en una carga todavía más agobiante?

—¡Pecados concretos! ¡Pero si soy culpable de todos los pecados del mundo! No sé por cuál empezar. ¡Podría comenzar por el juego! ¡No, por las prostitutas, que me llevaron al juego; los juegos de azar desembocaron en la bebida y el alcohol en la mentira, las maldiciones, las juramentaciones y en todo lo que está mal; de ahí pasé al robo y a esto!

Como en el caso de Quelch y sus efectivos, Mather dirigió las últimas oraciones a los tripulantes de Bellamy desde un bote situado a cierta distancia de la playa en la que habían erigido el patíbulo. La captura de William Fly y sus efectivos en 1726 ofreció al reverendo Cotton Mather una nueva oportunidad de predicar sobre los males de la

piratería y aconsejar a los condenados.<sup>[26]</sup> Como de costumbre, tomó nota de las conversaciones y los sermones, y posteriormente los imprimió. Fly no quiso cooperar. Se negó a acudir al templo en el que Mather predicó el domingo anterior a la ejecución y manifestó su total falta de arrepentimiento. Con valiente desafío, Fly se dirigió al lugar de la ejecución con un ramillete de flores en la mano y, a medida que se acercaba, saludaba a los congregados. Subió al cadalso con paso ágil, reprochó al verdugo la imposibilidad de comprender su oficio y le mostró cómo anudar la soga de la manera más eficaz. Su espíritu indomable ante la condena del tribunal y las recriminaciones de Cotton Mather resultan dignos de mención, pero lo cierto es que no es excepcional. Una sorprendente cantidad de piratas se mostraron desafiantes en sus últimos momentos y se negaron a morir con actitud contrita y arrepentida. Tras la ejecución de once piratas en Saint Kitts, ocurrida en 1724, el gobernador Hart comentó que «reaccionaron con mayores muestras de pesar y contrición de las que suele tener este lamentable grupo de personas».<sup>[27]</sup>

Las últimas palabras y confesiones de los criminales ajusticiados en Inglaterra y las colonias solían imprimirse y venderse en los días inmediatamente posteriores a la ejecución. La fuente más significativa de estas declaraciones es una publicación periódica del siglo XVIII, que responde al nombre de *The Ordinary of Newgate, His Account of the Behaviour, Confession, and Dying Words of the Malefactors who were executed at Tyburn* [El ordinario de Newgate: su relato del comportamiento, la confesión y las últimas palabras de los malhechores ejecutados en Tyburn]. En su mayor parte, se trata de biografías de ladrones y asesinos ajusticiados en Tyburn, aunque también figuran las palabras de varios piratas. Como ya hemos dicho, el reverendo Cotton Mather tomó notas y publicó las últimas palabras de los piratas ahorcados a lo largo de sus años de ministerio en Boston. También se publicaron relatos parecidos en otros puertos en los que ajusticiaron a piratas.

Influido por los sacerdotes durante las últimas horas que pasaban en la cárcel, el lenguaje de los condenados es altamente religioso y parece lleno de pesar por los pecados cometidos. Pese a las correcciones introducidas por sacerdotes e impresores, algunas de esas palabras se convierten en el testamento conmovedor de la marinería que se dedicó a la piratería para escapar de la dura vida a bordo de los barcos mercantes o de hombres que firman las cláusulas piratas mientras estaban borrachos como una cuba y se vieron obligados a llevar una existencia de la que no había escapatoria.

Entre las últimas palabras de los piratas capturados por el capitán Solgard, del *Greyhound*, figura un poema. Fue escrito por John Fitz-Gerald, irlandés de veintiún años que, el 17 de julio de 1723, fue ahorcado con sus compañeros en Charleston, en Carolina del Sur.<sup>[28]</sup> Aunque no es genial, valga como epitafio de cualquiera de los hombres que fueron ajusticiados por piratería en las costas del Atlántico:

Estaba en mis años mozos y de crecimiento,  
cuando me dediqué a esa práctica.  
La de perpetrar la piratería,  
ya que sucias ganancias busqué.  
Todos nos volcamos en la perversión;  
para nuestras ansias satisfacer,  
robar en alta mar fue nuestra intención,  
así como cometer toda clase de males.

Ruego al Señor que os conserve y os libre de este fin;  
oh, que la gran caída de Fitz-Gerald suponga vuestro bienestar.  
Lego mi alma al Señor, lo acepto y a partir de aquí rezo,  
mi cuerpo a la tierra entrego, querido amigo,  
adiós para siempre.

## EPÍLOGO

### EL ATRACTIVO DE LA PIRATERÍA

**L**OS HOMBRES Y MUJERES atacados por los piratas sufrieron en sus propias carnes esta experiencia aterradora. Era una actividad violenta y el ruido del abordaje resultaba ensordecedor cuando la nave pirata lanzaba cañonazos de advertencia, se acercaba y sus pesadas velas se agitaban atronadoramente. Luego llegaba el enfrentamiento con jóvenes rudos, brutales y armados con cuchillos, machetes y hachas de abordaje, hombres que derribaban o acuchillaban decididamente a cuantos oponían resistencia. Llegaba entonces un momento confuso y aterrador, durante el cual los piratas saqueaban la nave, interrogaban al capitán y a los tripulantes y a menudo apelaban a la tortura para arrancarles información. El ataque concluía a menudo con varias víctimas muertas en cubierta o con los cuerpos ensangrentados arrojados por la borda para convertirse en carnaza para los tiburones.

En algunas zonas del mundo, las cosas no han cambiado tanto. La piratería sigue siendo una práctica regular en la costa de Brasil, el Caribe, la costa occidental de África y, por encima de todo, en el Lejano Oriente, especialmente en el estrecho de Malaca, que presenta la mayor concentración mundial de buques mercantes. En 1992, en las aguas internacionales que separan Singapur de Sumatra, se produjeron más de noventa ataques a transportes. La mayoría de los piratas de la zona actúan desde los canales estrechos y sinuosos de las islas de Indonesia. Utilizan embarcaciones pesqueras con arbotantes y potentes motores, y suelen realizar los ataques por la noche; como se acercan a los blancos desde popa, habitualmente no son detectados por los radares de los barcos. Una vez se encuentran al lado, echan cabos con rezones o se deslizan por cañas de bambú y proceden al abordaje. Las reducidas tripulaciones de los mercantes de nuestros días están indefensos ante media docena de hombres decididos y provistos de machetes, cuchillos y pistolas. Los piratas obligan al capitán a abrir la caja de caudales del barco, se apoderan del contenido y proceden a robar los objetos de valor que encuentran en los camarotes de la tripulación. Al cabo de diez o veinte minutos, la tarea está cumplida y abandonan el mercante. Cuando las autoridades reciben la voz de alerta, los piratas ya están volviendo a sus bases isleñas. También existen mafias bien organizadas y armadas con ametralladoras y fusiles de asalto, que atacan en veloces lanchas motoras y se apoderan de los transportes. Portan papeles falsos, venden la carga entera en un puerto adecuado y, con la transacción, obtienen millones de libras.<sup>[1]</sup>

La piratería moderna no tiene el menor atractivo y, como en los viejos tiempos, suele ocurrir que el capitán o la tripulación atacada acaban gravemente heridos o



muertos si se niegan a cooperar. Dado que la piratería no es más que robo a mano armada en alta mar y desde siempre está acompañada por diversas crueldades y atrocidades, resulta sorprendente que haya adquirido una imagen relativamente glamurosa. Parte de la explicación radica en los emplazamientos exóticos en los que operaron muchos piratas. El territorio de navegación de los piratas más célebres de los siglos XVII y XVIII corresponde a las aguas tropicales del Caribe, la costa occidental de África y el océano Índico. Islas coralinas, lagunas y playas de arena bordeadas de cocoteros que ejercen un atractivo extraordinario para los que hemos nacido en las latitudes septentrionales más frías, y una de las razones por las que un pirata de poca monta como *Calico Jack*, que atacó pesqueros en las aguas que rodean Jamaica, resulta más atractivo que un ladrón de bancos o un asaltante especializado en realizar incursiones en entidades bancarias o tiendas de las calles principales de las grandes ciudades. A esto hay que sumar el atractivo del mar. Las travesías míticas de Odiseo, así como los viajes de Colón, Magallanes y el capitán Cook, por no hablar de los relatos marinos de Conrad y Melville, han fascinado a varias generaciones de lectores con los pies en la tierra. Los piratas que surcaron los mares en pos de presas también han sido objeto de la misma fascinación.

Otro aspecto de la explicación podría referirse al elemento anárquico de la piratería. La mayoría de las personas se sienten condenadas a llevar una existencia monótona. Año tras año, los oficinistas, obreros y trabajadores de grandes y pequeñas empresas siguen la misma rutina cotidiana. Cogen el mismo tren o autobús, conducen por la misma carretera y padecen los mismos retrasos y atascos. Soportan horas de aburrimiento y, a menudo, realizan un trabajo que les proporciona pocas o ninguna satisfacción. Regresan a casa para afrontar los previsibles problemas de la vida en familia o la soledad de un apartamento en un barrio gris. ¿Acaso hay mayor contraste con la vida de un pirata? Los piratas quedaron al margen de las leyes y las reglamentaciones por las que la mayoría se rige. Se rebelaron contra la autoridad y se convirtieron en espíritus libres que elaboraron sus propias reglas. Volvieron la espalda al mundo monótono de las calles barridas por la lluvia y pusieron rumbo al sol. Los imaginamos tumbados en playas de arena, con la botella de ron en una mano, una hermosa mujer al lado y una goleta negra y de líneas finas fondeada cerca de la orilla, a punto para trasladarlos a tierras lejanas y exóticas.

Existe, sin embargo, una explicación menos evidente del atractivo de los piratas. En su largo poema titulado *El corsario*, lord Byron creó un pirata reservado y distante, «un hombre de la soledad y el misterio», de pasado cruel y espíritu indómito. Como todas las mujeres saben y algunos hombres jamás comprenderán, los héroes más interesantes de la literatura y la historia han sido personajes imperfectos. La nación británica admiró y honró al duque de Wellington, pero cuando llegó a Londres la noticia de la muerte de lord Nelson en Trafalgar, tanto hombres como mujeres lloraron en las calles. Por su parte, Nelson fue una figura vanidosa, impetuosa y menuda que abandonó a su esposa y se lanzó a una aventura apasionada

e imprudente con la voluptuosa lady Hamilton. Heathcliff, Rochester y Rhett Butler resultan más atractivos, sobre todo para las mujeres, que héroes fornidos y viriles como los creados por escritores de la talla de John Buchan. Lo mismo sucede con los piratas. Por mucho que los consideremos malvados, crueles, autoritarios, borrachos y despiadados, son precisamente esos defectos los que les vuelven atractivos. Un hombre degenerado y perverso supone un reto al que a muchas mujeres les cuesta resistirse. Desean ofrecerle el amor que, en su opinión, le falta y les gustaría cambiar sus malas costumbres. Y eso por no hablar del potente atractivo del hombre fuerte y despiadado que coge a la mujer en brazos y, en contra de todos, se la lleva a otra vida. Está claro que éste es el argumento básico de gran parte de las novelas románticas escritas a lo largo de todos los tiempos, aunque también explica por qué los piratas (o su imagen ficticia) han ejercido siempre en las mujeres tanto atractivo como en los hombres.

El verdadero mundo de los piratas fue severo, duro y cruel. Casi todos los piratas tenían poco más de veinte años y, en su inmensa mayoría, se trataba de antiguos marinos más que de aristócratas u hombres cultos. Gran parte de los capitanes piratas fueron malvados violentos y sádicos, cuyas trayectorias apenas duraron más de dos o tres años. Tuvieron más probabilidades de ahogarse en medio de una tempestad y de morir en la horca que de llegar lujosamente al final de sus vidas gracias a las riquezas saqueadas. Quienes pasaron una temporada entre los piratas quedaron horrorizados por su lenguaje soez, las borracheras y la violencia gratuita.

El paso del tiempo ha suavizado la imagen severa que surge de las declaraciones de los marinos atacados por los piratas y de los diarios de hombres que, como Dampier y Ringrose, navegaron con los bucaneros. Los melodramas de la época victoriana transformaron a los piratas en malvados escénicos que resultaron aterradores, pero no del todo creíbles. *Pirates de Penzance*, de Gilbert y Sullivan, y *Peter Pan*, de Barrie, llevaron esta imagen un poco más lejos y crearon piratas que se convirtieron en divertidas caricaturas. Las novelas de Walter Scott, el capitán Marryat, R. M. Ballantyne y Robert Louis Stevenson restablecieron el equilibrio y dejaron claro que los piratas fueron implacables en la búsqueda de tesoros y capaces de cometer crueldades y asesinatos, pero, por muy intensas que sean las descripciones literarias, sabemos que estos piratas son personajes de ficción. Las películas de los años treinta y cuarenta del siglo xx se basaron en las historias de piratas reales y de ficción, y le añadieron glamur. Los héroes espadachines interpretados por Douglas Fairbanks padre y Errol Flynn fueron apuestos y caballerosos, pero no guardan la menor relación con los piratas del Caribe en los que se basan.

La verdad es que nos gusta creer en el universo de los piratas que, a lo largo de los años, se ha representado en las novelas, las obras de teatro y las películas de aventuras. Nos agradan los mitos, los mapas del tesoro, las riquezas enterradas, el caminar por la plancha, los decididos capitanes piratas con el machete y los pendientes y los marinos con pata de palo y loro. Preferimos olvidar las torturas

brutales, las ejecuciones en la horca y la situación desesperada de quienes naufragaron en costas hostiles. Para la mayoría, los piratas siempre serán esos proscritos románticos que vivieron muy alejados de la civilización, en una playa lejana bañada por el sol.

# APÉNDICE I

## JUICIOS Y EJECUCIONES DE PIRATAS ENTRE 1700 Y 1730

| <i>Fecha del juicio</i> | <i>Piratas juzgados</i>                                | <i>Lugar del juicio y de la ejecución</i>         | <i>Ahorcados</i> | <i>Comentarios</i>   |
|-------------------------|--|---|------------------|--|
| 18 de mayo de 1701      | 24 franceses del barco pirata La Paix                  | Londres Execution Dock                            | 24               |  |
| 8 de mayo de 1701       | Capitán Kidd y 9 hombres del Adventure Galley          | Londres Execution Dock                            | 9                | El cadáver de Kidd permaneció colgado de cadenas en punta Tilbury.   |
| 13 de junio de 1704     | Capitán Quelch y 25 hombres del Charles                | Boston Río Charles                                | 7                |  |
| 1705                    | Capitán Green y 17 hombres del Worcester               | Edimburgo Leith Sands                             | 17               |  |
| 9 de noviembre de 1715  | Capitán Dolzell y 2 hombres                            | Londres Execution Dock                            | 1                |  |
| Junio de 1717           | De Mont, De Cossey, Rossoe y Ernandos                  | Charleston, Carolina del Sur Puerto de Charleston | 4                | El juez Trot presidía el tribunal del Vicealmirantazgo.              |
| 18 de octubre de 1717   | 8 hombres de los barcos del capitán Bellamy            | Boston Río Charles                                | 6                | Supervivientes del naufragio en la costa de cabo Cod.                |
| 9 de diciembre de 1718  | 10 piratas capturados por el capitán Hornigold         | Nassau, Bahamas Puerto de Nassau                  | 8                | Presidió la vista el capitán Woodes Rogers.                          |
| 12 de marzo de 1718     | 15 hombres del balandro Adventure, de Barbanegra       | Williamsburg, Virginia Gallows Road               | 13               | Israel Hands y Samuel Odell fueron indultados.                       |
| 28 de octubre de 1718   | Comandante Stede Bonnet y 34 hombres de su tripulación | Charleston, Carolina del Sur Puerto de Charleston | 30               |  |
| 1719                    | Los piratas Laws, Caddiz y Tyrril                      | Londres Execution Dock                            | 3                |  |
| Febrero de 1719         | Capitán Worley y 1 hombre                              | Charleston, Carolina del Sur Puerto de Charleston | 2                |  |
| 16 de noviembre de 1720 | Capitán Rackam y 10 hombres                            | Spanish Town, Jamaica Gallows Point               | 10               | El cadáver de Rackam permaneció colgado de cadenas en Deadman's Cay. |

|                               |                           |  |             |   |
|-------------------------------|---------------------------|--|-------------|---|
| 28 de<br>noviembre<br>de 1720 | Mary Read y Anne Bonny    | Spanish Town, Jamaica                  |             | Ambas fueron indultadas al saberse que estaban embarazadas.                               |
| 22 de<br>marzo de<br>1721     | Capitán Vane y 1 hombre   | Spanish Town, Jamaica<br>Gallows Point | 2           | El cadáver de Vane permaneció colgado de cadenas en Gun Cay, a las afueras de Port-Royal. |
| 1721                          | Richard Lundy, carpintero | Edimburgo                              | Leith Sands | 1   |

---

| <i>Fecha del juicio</i> | <i>Piratas juzgados</i>                                 | <i>Lugar del juicio y de la ejecución</i>                | <i>Ahorcados</i> | <i>Comentarios</i>  |
|-------------------------|---|--|------------------|---|
| 1722                    | Capitán pirata italiano Luke y 57 hombres               | Jamaica Gallows Point                                    | 41               | Capturado por el Launceton, de la Armada británica, cerca de la Hispaniola.                                   |
| 11 de octubre de 1722   | 10 piratas de la tripulación del capitán Blanco         | Nassau, Bahamas  | 5                | Todos los ajusticiados eran españoles.  |
| 28 de marzo de 1722     | Tripulación de las naves piratas de Bartholomew Roberts | Castillo de Cape Coast Playa bajo los muros del castillo | 52               | 77 absueltos y 37 enviados a la cárcel. <a href="#">[1]</a>   |
| 5 de julio de 1723      | Capitán Massey  | Londres Execution Dock                                   | 1                |   |
| 10 de julio de 1723     | Capitán Harris y 36 hombres del Ranger                  | Newport, Rhode Island Puerto de Newport                  | 26               | Piratas capturados por el capitán Solgard, al mando del Greyhound, de la Armada británica.                    |
| 1723                    | Capitán Finn y 5 hombres                                | Antigua, en las Antillas Puerto de Saint John's          | 5                | El cadáver de Finn permaneció colgado de cadenas en Rat Island, en el puerto.                                 |
| Julio de 1723           | Capitán Philip Roche                                    | Londres Execution Dock                                   | 1                |   |
| 11 de marzo de 1724     | 16 hombres de la tripulación del capitán Lowther        | Saint Kitts, en las Antillas                             | 11               | Se trata de los piratas capturados por Walter Moore, capitán del Eagle.                                       |
| 12 de mayo de 1724      | Archer, White y 14 hombres                              | Boston Río Charles                                       | 2                | El cadáver de Archer permaneció colgado de cadenas en Bird Island.  |
| Mayo de 1725            | Capitán Gow y 7 hombres del Revenge                     | Londres Execution Dock                                   | 8                | Los cadáveres de Gow y Williams, su lugarteniente, permanecieron colgados de cadenas en Greenwich y Deptford. |
| 1726                    | Capitán Lyne y 19 hombres                               | Curaçao  | 18               |   |
| 4 de julio de 1726      | William Fly y 15 hombres                                | Boston Río Charles                                       | 3                | El cadáver de Fly permaneció colgado de cadenas en la isla conocida como Nick's Mate.                         |
| Julio de 1727           | John Prie   | Londres  | 1                | El cadáver de Prie permaneció colgado de cadenas frente a la ciudad de Woolwich.                              |
| 1729                    | John Upton  | Londres Execution Dock                                   | 1                |   |

## APÉNDICE II

### ATAQUES PIRATAS ENTRE 1716 Y 1726

Esta lista se limita a los incidentes en el Caribe y en la costa este de América del Norte, incidentes de los que se tienen detalles sobre la clase de naves piratas, así como sobre la cantidad de cañones y de tripulantes.

| <i>Fecha del ataque</i> | <i>Capitán pirata</i> | <i>Clase de nave</i> | <i>Cañones</i> | <i>Tripulantes</i> | <i>Lugar del ataque</i>                 |
|-------------------------|-----------------------|----------------------|----------------|--------------------|---|
| Octubre de 1716         | Jennings              | Balandro             | —              | 134                | Cerca de Cuba                           |
| Mayo de 1717            | Bellamy               | Barco                | 30             | 200                | En las proximidades de Carolina del Sur |
| Julio de 1717           | La Bouche             | Barco                | 20             | 170                | Latitud 36°                             |
| Agosto de 1717          | Napin                 | Balandro             | 12             | 100                | Rumbo a Boston                          |
| Agosto de 1717          | Nichols               | Balandro             | 6              | 80                 | Rumbo a Boston                          |
| Octubre de 1717         | Teach                 | Balandro             | 12             | 150                | Rumbo a Filadelfia                      |
| Noviembre de 1717       | Kentish               | Barco                | 22             | 150                | Nevis                                   |
| Noviembre de 1717       | Edwards               | Balandro             | 8              | 50                 | Nevis                                   |
| Diciembre de 1717       | Teach                 | Barco                | 36             | 300                | Cerca de Crab Island                    |
| Diciembre de 1717       | + escolta             | Balandro             | —              | —                  | Puerto Rico                             |
| Enero de 1718           | Lobdin                | Bergantín goleta     | 10 + 2G<br>[1] | 90                 | Barbados                                |
| Febrero de 1718         | England               | Barco                | 26 + 4G        | 180                | Jamaica                                 |
| Abril de 1718           | Vane                  | Balandro             | 6              | 60                 | Bahamas                                 |
| Abril de 1718           | (Desconocido)         | Balandro             | 11             | 25                 | Rhode Island                            |
| Abril de 1718           | Teach                 | Barco                | 40             | 300                | Isla en las proximidades de Turneff     |
| Abril de 1718           | + escolta             | Balandro             | 10             | —                  | Isla en las proximidades de Turneff     |
| Mayo de 1718            | Teach                 | Barco                | 40             | 300                | En las proximidades de Providencia      |
| Mayo de 1718            | + escolta             | Balandro             | 12             | 115                | En las proximidades de Providencia      |
| Junio de 1718           | Teach                 | Barco                | 40             | 300                | Charleston, Carolina del Sur            |
| Junio de 1718           | + escoltas            | 3 balandros          | —              | 100                | Charleston, Carolina del Sur            |

|                                 |       |                     |    |    |                    |
|---------------------------------|-------|---------------------|----|----|--------------------|
| Octubre de 1718                 | Vane  | Bergantín<br>goleta | 12 | 90 | Rhode Island       |
| Octubre de 1718                 | Yeats | Balandro            | 8  | 20 | Rhode Island       |
| Diciembre de 1718               | Moody | Barco               | 24 | —  | Saint Christophers |
| Diciembre de 1718               | Frowd | Bergantín<br>goleta | 8  | —  | Saint Christophers |
| Diciembre de 1718 (Desconocido) |       | Balandro            | 6  | —  | Saint Christophers |

---



| <i>Fecha del ataque</i> | <i>Capitán pirata</i> | <i>Clase de nave</i> | <i>Cañones</i> | <i>Tripulantes</i> | <i>Lugar del ataque</i>           |
|-------------------------|-----------------------|----------------------|----------------|--------------------|-----------------------------------|
| Febrero de 1719         | England               | Barco                | 24 + 2G        | 200                | Antigua                           |
| Marzo de 1719           | Moody                 | Barco                | 35             | 130                | Babia de Carolina                 |
| Marzo de 1719           | Frowd                 | Bergantín goleta     | 4              | 60                 | Latitud 35°, longitud 38"         |
| Julio de 1720           | Roberts               | Barco                | 26             | 200 en total       | Gran banco de Terranova           |
| Julio de 1720           | + escolta             | Balandro             |                |                    | Gran banco de Terranova           |
| Septiembre de 1720      | Rackam                | Balandro             | 4 + 2G         | 12                 | En las proximidades de Jamaica    |
| Abril de 1721           | Roberts               | Barco                | 32 + 9G        | 228                | Islas de Sotavento                |
| Abril de 1721           | Stidien               | Bergantín goleta     | 24 + 6G        | 140                | Islas de Sotavento                |
| Septiembre de 1723      | Lowther               | Balandro             | 8              | 30                 | Barbados                          |
| Octubre de 1723         | (Desconocido)         | Goleta               | 4              | 25                 | Barbados                          |
| Junio de 1725           | Pyme                  | Balandro             | 10 + 16G       | —                  | Latitud 40°                       |
| Junio de 1726           | Fly                   | Paquebote            | 6              | 23                 | En las proximidades de Filadelfia |

## APÉNDICE III

EXTRACTOS DE «LA ACTUAL DISPOSICIÓN DE LAS NAVES Y BARCOS DE SUS  
MAJESTADES, CON PAGA DE LA ARMADA», PREPARADA POR LA OFICINA DEL  
ALMIRANTAZGO <sup>[4]</sup>

1 de mayo de 1715

| <i>Categoría</i> | <i>Barcos</i>      | <i>Efectivos</i> | <i>Cañones</i> | <i>Lugar en el que están en el presente</i> |
|------------------|--------------------|------------------|----------------|---|
| 4                | <i>Southampton</i> | —                | —              | Vuelven de Terranova y los estrechos        |
| 5                | <i>Folkestone</i>  | 160              | 42             | }   |
| 6                | <i>Deal Castle</i> | 100              | 24             |   |
|                  | <i>Biddeford</i>   | 100              | 20             |   |
| 5                | <i>Speedwell</i>   | 105              | 28             | Barbados                                    |
| 6                | <i>Phoenix</i>     | 100              | 24             | Nueva Inglaterra                            |
|                  | <i>Seaford</i>     | 100              | 24             | Nueva York                                  |
|                  | <i>Success</i>     | 115              | 20             | Virgina                                     |
|                  | <i>Nightingale</i> | 115              | 24             | Maryland                                    |
|                  | <i>Valeur</i>      | 100              | 24             | Presta servicios en Maryland                |
|                  | <i>Sea Horse</i>   | 100              | 20             | Islas de Sotavento                          |
|                  | <i>Solebay</i>     | 100              | 24             | Irá de Nueva Inglaterra a Nueva York        |
| 5                | <i>Dolphitt</i>    | 110              | 30             | Ha ido a la isla de May                     |
| 4                | <i>Anglesea</i>    | 185              | 46             | Ha ido a Cartagena de Indias                |
|                  | <i>Warwick</i>     | 130              | 30             | }   |
| 5                | <i>Roebuck</i>     | 160              | 42             |   |
|                  | <i>Diamond</i>     | 160              | 42             | }   |
| balandro         | <i>Tryal</i>       | 60               | 14             |   |
|                  | <i>Jamaica</i>     | 60               | 14             | Presta servicios en Jamaica                 |

1 de mayo de 1718

| <i>Categoría</i>      | <i>Barcos</i>            | <i>Efectivos Cañones</i> |    | <i>Propósito</i>                   |   |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|----|------------------------------------|---|
| 4                     | <i>Dragon</i>            | 24                       | 50 | } Terranova y compañía             |   |
| 6                     | <i>Rye</i>               | 115                      | 20 |                                    |   |
| 5                     | <i>Diamond</i>           | 160                      | 40 | } Jamaica                          | } Para coordinarse y actuar<br>concertadamente contra los piratas |
|                       | <i>Ludlow<br/>Castle</i> | 160                      | 40 |                                    |   |
| Balandro              | <i>Swifi</i>             | 40                       | 6  |                                    |   |
| 5                     | <i>Scarborough</i>       | 125                      | 30 | Barbados                           |   |
| 6                     | <i>Seaford</i>           | 100                      | 20 | Islas de<br>Sotavento              |   |
| 5                     | <i>Pearl</i>             | 160                      | 40 | } Virginia                         |   |
| 6                     | <i>Lyme</i>              | 115                      | 20 |                                    |   |
|                       | <i>Phoenix</i>           | 120                      | 20 | Nueva York                         | } Para coordinarse y actuar<br>concertadamente contra los piratas |
|                       | <i>Squirrel</i>          | 100                      | 20 | Nueva<br>Inglaterra                |   |
|                       | <i>Winchelsea</i>        | 115                      | 20 | De reconocimiento por las Antillas |   |
| Ordenes de<br>regreso | <i>Newcastle</i>         | 240                      | 50 | Desde<br>Terranova                 |   |
| 5                     | <i>Adventure</i>         | 160                      | 40 | Jamaica                            |   |
|                       | <i>Shoreham</i>          | 125                      | 30 | Virginia                           |   |
| balandro              | <i>Tryal</i>             | 60                       | 6  | Islas de Sotavento                 |   |

1 de mayo de 1719

| <i>Categoría</i> | <i>Barcos</i>        | <i>Efectivos Cañones</i> |    | <i>Propósito</i>  |  |
|------------------|----------------------|--------------------------|----|---|--|
| 5                | <i>Mildford</i>      | 155                      | 30 | } Para suprimir la piratería en las Antillas, sobre todo en los alrededores de la isla de Jamaica |  |
| 6                | <i>Rose</i>          | 115                      | 20 |   |  |
| balandro         | <i>Shark</i>         | 80                       | 14 |   |  |
| 5                | <i>Diamond</i>       | 160                      | 40 | } Jamaica   | } Para coordinarse y actuar concertadamente los contra los piratas |
|                  | <i>Ludiow Castle</i> | 160                      | 40 |   |  |
| balandro         | <i>Happy</i>         | 80                       | 14 |   |  |
| 5                | <i>Scarborough</i>   | 125                      | 30 | Barbados  |  |
| 6                | <i>Seaford</i>       | 100                      | 20 | Islas de Sotavento  |  |
| 5                | <i>Pearl</i>         | 160                      | 40 | } Virginia y de retorno con los transportes a finales de este mes de julio                        |  |
| 6                | <i>Lyme</i>          | 115                      | 20 |   |  |
|                  | <i>Phoenix</i>       | 100                      | 20 | Nueva York  |  |
|                  | <i>Squirrel</i>      | 100                      | 20 | Nueva Inglaterra  |  |
|                  | <i>Deal Castle</i>   | 100                      | 20 | Ha viajado a las plantaciones con proclamas y demás y regresará con el gobernador de Nueva York   |  |

1 de mayo de 1720

| <i>Categoría</i> | <i>Barcos</i>            | <i>Efectivos</i> | <i>Cañones</i> | <i>Propósito</i>                                    |                  |
|------------------|--------------------------|------------------|----------------|---|------------------|
| 4                | <i>Mary</i>              | 320              | 60             | Jamaica   |                  |
| 5                | <i>Adventure</i>         | 190              | 40             |   |                  |
|                  | <i>Mermaid</i>           | 135              | 30             |   |                  |
| balandro         | <i>Happy</i>             | 80               | 14             |   |                  |
| 5                | <i>Royal Arme Galley</i> | 190              | 40             | Patrullan contra los piratas por la costa de Guinea |                  |
|                  | <i>Lynn</i>              | 190              | 40             |   |                  |
|                  | <i>Mildford</i>          | 155              | 30             | Barbados  |                  |
| 6                | <i>Rose</i>              | 115              | 20             | Islas de Sotavento                                  |                  |
| balandro         | <i>Shark</i>             | 80               | 14             |   |                  |
| 6                | <i>Rye</i>               | 115              | 20             | Virginia  | Para coordinarse |
|                  | <i>Flamborough</i>       | 115              | 20             | Carolina  |                  |
|                  | <i>Phoenix</i>           | 100              | 20             | Nueva York  |                  |
|                  | <i>Squirrel</i>          | 100              | 20             | Nueva Inglaterra                                    |                  |
| 5                | <i>Kinsale</i>           | 135              | 30             | A América del Norte con despachos                   |                  |

## APÉNDICE IV

EXTRACTO DEL CUADERNO DE BITÁCORA DE WILLIAM DAMPIER MIENTRAS SE DIRIGÍA DE LA COSTA DE MÉXICO A LA ISLA DE GUAM, EN EL OCÉANO PACÍFICO, 1686 <sup>[1]</sup>

| <i>Día</i> | <i>Rumbo</i>  | <i>Distancia</i> | <i>Sur</i> | <i>Oeste</i> | <i>Latitud</i> | <i>Vientos</i> |
|------------|---------------|------------------|------------|--------------|----------------|----------------|
| 1          | SO 5 O        | 106              | 68         | 81           | E. 19 : 2      | NO : NNO       |
| 2          | SO 1 O        | 142              | 98         | 101          | E. 17 : 2      | N cuarta al O  |
| 3          | O cuarta al S | 102              | 19         | 100          | Ob. 17 : 6     | N              |
| 4          | O 12 S        | 140              | 29         | 136          | Ob. 16 : 37    | N : Nne        |
| 5          | O 20 S        | 160              | 54         | 150          | Ob. 15 : 43    | N              |
| 6          | O 10 S        | 108              | 18         | 106          | Ob. 15 : 25    | NE             |
| 7          | O 15 S        | 89               | 23         | 86           | Ob. 15 : 2     | NE : ENE       |
| 8          | O 2 S         | 64               | 5          | 63           | E. 15 : 57     | ENE            |
| 9          | O 4 S         | 94               | 6          | 93           | Ob. 14 : 51    | ENE            |
| 10         | O 5 S         | 138              | 12         | 137          | Ob. 14 : 39    | ENE            |
| 11         | O 5 S         | 124              | 10         | 123          | Ob. 14 : 29    | ENE            |
| 12         | O 5 S         | 179              | 14         | 169          | E. 14 : 15     | ENE            |
| 13         | O 5 S         | 170              | 14         | 169          | E. 14 : 15     | ENE            |
| 14         | O 5 S         | 180              | 15         | 177          | E. 13 : 46     | ENE            |
| 15         | O 6 S         | 174              | 18         | 172          | E. 13 : 28     | ENE nublado    |

## GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS

**Alcázar (castillo de popa):** cubierta situada por encima de la superior, que iba de la popa hasta aproximadamente la mitad de la eslora del buque. El capitán y los oficiales supervisaban la nave desde esta cubierta.

**Andanada:** disparo simultáneo de todos los cañones de un lado del barco.

**Aparejo de poleas:** conjunto de poleas y cabos que se emplean para elevar cargas pesadas y para incrementar el punto de apoyo de los cabos utilizados para el guarnimiento.

**Aparejo de velas áuricas:** que tiene, sobre todo, velas de proa a popa, es decir, velas colocadas a lo largo en lugar de en ángulo recto con respecto al casco del barco, como ocurre en el caso de la redonda.

**Aparejo redondo:** velas principales situadas en ángulo recto con respecto a la eslora de la nave y tensadas mediante vergas horizontales embragadas al palo (en oposición al aparejo de velas áuricas).

**Babor:** lado izquierdo del barco, mirando hacia delante.

**Balandro:** embarcación de un solo mástil, con aparejo de foque, mayor y cangreja. En el siglo XVIII, el vocablo también se aplicaba a una nave pequeña, artillada con entre cuatro y doce cañones en la cubierta superior y con uno, dos o tres palos. Para la descripción de los balandros antillanos, véase el capítulo nueve.

**Banda de sotavento:** orilla en la que sopla el viento; orilla peligrosa para los veleros, sobre todo si soplan vientos fuertes o duros.

**Barco, nave, bajel, navío:** buque con tres o más palos y aparejo redondo en todos. Con estos vocablos también se define a cualquier embarcación de gran tamaño que navega por alta mar.

**Batayola:** tabla o barandilla de madera que hay encima de la regala, a los lados del barco.

**Bauprés:** palo grueso que sale de la proa con inclinación de 30 a 50°.

**Bergantín goleta:** velero de dos palos, con trinquete de aparejo redondo, palo mayor de foque y contrafoque con redondas en el mastelero mayor.

**Bergantín o bergantín redondo:** nave de dos palos, con velas cuadras en ambos y foque y contrafoque en la parte inferior del palo mayor.

**Borda o regala:** canto superior a lo largo de los lados de un barco.

**Braza:** medida equivalente a 1,67 m. o 6 pies, empleada para describir la

profundidad del agua.

**Brazas:** cabos empleados para controlar el movimiento horizontal de la verga de la redonda.

**Bucanero:** originalmente, la palabra se aplicaba a los cazadores de bueyes y cerdos salvajes de la isla de la Hispaniola, aunque más adelante se empleó para referirse a los piratas y corsarios que durante la segunda mitad del siglo XVII saquearon las ciudades costeras y comerciales de las Antillas y de la costa de América Central y del Sur.

**Buque de línea:** nave de guerra lo bastante grande como para ocupar su sitio en la línea de batalla; a principios del siglo XVII, este término abarcaba de los barcos de cuarta categoría y 50 cañones hasta los de primera y 100 cañones.

**Buque insignia:** nave comandada por un almirante, en la que ondeaba su bandera distintiva.

**Calafatear:** sellar las aberturas entre las tablas con estopa y alquitrán.

**Cañón giratorio:** pequeño cañón colocado en un dispositivo giratorio y situado en la batayola o barandilla de la embarcación.

**Cañón montado:** cañones colocados en cureñas de madera.

**Carenar:** darle la vuelta al barco y retirar las algas y las lapas del casco.

**Categoría (por ejemplo, de primera, de segunda, etc.):** los buques de guerra se dividían en seis clases, según la cantidad de cañones que portaban. A principios del siglo XVIII, una nave de primera categoría disponía de 100 cañones; la de segunda, de 90; la de tercera, entre 80 y 70; la de cuarta, entre 64 y 50; la de quinta, entre 40 y 28, y la de sexta categoría tenía entre 24 y 12 cañones.

**Contramaestre:** suboficial a cargo del velamen, el guarnimiento, las anclas y equipos afines.

**Corsario, corso:** buque artillado (o el comandante y la tripulación de dicha nave) al que, mediante una comisión, patente de corso o carta de marca, el gobierno autorizaba a atrapar a los mercantes de las naciones enemigas.

**Corsario:** pirata que operaba en el Mediterráneo. Los corsarios más famosos fueron los que tuvieron su base en la costa berberisca del norte de África, a los que sus gobiernos autorizaron a atacar los transportes mercantes de los países cristianos.

**Cúter:** pequeña embarcación de un palo, aparejado con foque y contrafoque, mayor y cangreja. En el siglo XVIII, el cúter también solía contar con gavia.

**De proa a popa:** hacia atrás y hacia delante, o a lo largo de la eslora del barco.

**Derrotero:** atlas náutico o libro de cartas marinas.



**Escolta:** barco que navega en compañía de una nave pirata; bajel acompañante.

**Escota:** cabo sujeto a la esquina o las esquinas inferiores de una vela a fin de controlar su posición.

**Escota mayor:** cabo situado en el ángulo inferior de la mayor a fin de regular su posición.

**Estribor:** lado derecho del barco mirando hacia delante.

**Gavia:** vela largada en el mastelero.

**Goleta:** barco de dos palos, con velas cangrejas en ambos. Algunas tenían gavia en el trinquete o en ambos masteleros.

**Levar:** recoger el ancla.

**Mamparo:** tabique vertical en el interior de un barco.

**Obenques:** conjunto de cabos que forman parte del guarnimiento y sustentan el palo o mastelero.

**Orzar:** cambiar la dirección del rumbo de un velero girando las amuras a favor del viento hasta que éste sople del otro lado.

**Pabellón (colores):** las banderas ondeadas por un barco para indicar su nacionalidad.

**Palo:** sólido poste de madera utilizado como mástil o verga en los veleros.

**Palo de mesana:** palo situado en la popa o parte posterior de un barco; en una nave de tres palos, el de la parte delantera recibe el nombre de trinquete; el del medio, mayor, y el de la popa, mesana.

**Palo de trinquete:** el situado en la parte delantera de la nave.

**Patente de corso o carta de marca:** comisión o autorización para armar una nave y utilizarla para capturar los transportes mercantes del enemigo. En Gran Bretaña y sus colonias, emitían la patente de corso el soberano, el almirante en jefe y los gobernadores coloniales.

**Penol:** cada uno de los extremos de una verga.

**Pingue:** barco mercante de poco calado, popa muy estrecha, con aparejo de bergantín, balandro u otro. La marina utilizó estos bajeles como transportes armados. También se llama así a una clase de barco pesquero holandés con mayor redonda y, en ocasiones, velacho redondo, botado desde las playas próximas a Scheveningen.

**Ponerse al paio:** interrumpir el rumbo de una nave y detenerla, llevándola hacia el viento y recogiendo parte de las velas.

**Popa:** parte posterior o trasera de la nave.

**Proa:** parte delantera de un barco.

**Remo largo:** el que se utiliza en las naves grandes.

**Sotavento:** la parte opuesta de donde viene el viento con respecto a un punto o lugar determinados.

**Timón:** caña o rueda que permite controlar la dirección del barco.

**Verga:** percha larga, suspendida del palo de la nave, a fin de extender las velas.

**Vigota:** bloque de madera, redondo, con tres agujeros para tensar los obenques.

## BIBLIOGRAFÍA

**E**XISTEN MÁS DE cuatrocientos libros y obras sobre piratas y corsarios en la biblioteca del National Maritime Museum de Londres. La Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, en Washington, dispone de una selección igualmente numerosa. Los volúmenes impresos del *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies* incluyen la correspondencia pertinente entre los gobernadores coloniales y la londinense Oficina de comercio y plantaciones. Los informes de los ataques piratas y los juicios aparecen en la prensa de la época; la Biblioteca del Congreso estadounidense alberga muchos ejemplares en microfilm, lo mismo que las dependencias de la British Library, en Colindale. Es posible encontrar más detalles de las actividades piratas en cuadernos de bitácora, cartas de los capitanes, documentos de los juicios y declaraciones de marinos y de víctimas de los piratas, que se guardan en las colecciones de la Oficina de registros públicos de Chancery Lane y de Kew. Las remisiones a los libros y documentos que he consultado figuran en las notas correspondientes a cada capítulo. La siguiente es selección de obras para profundizar en los conocimientos.

### Los piratas en la ficción

BACKSCHREIDER, Paula R., *Daniel Defoe, his Ufe*, Baltimore y Londres, 1989.

BALLANTYNE, R. M., *The Coral Island*, Londres, 1858. [Hay versión castellana de Miguel Medina, *La isla del coral*, Espasa-Calpe, Pozuelo de Alarcón, 1999.]

BARRIE, J. M., *Peter Pan*, primera representación de la obra teatral (1904); *Peter and Wendy*, título original que Barrie dio a la versión literaria, Londres, 1911. [Hay versión castellana de Carmen Bravo-Villasante, *Peter Pan*, José J. de Olañeta, Palma de Mallorca, 1991.]

BELL, IAN, *Robert Louis Stevenson: dreams of exile*, Londres, 1992.

BIRKIN, ANDREW, J. M. *Barrie and the Lost Boys*, Londres, 1979.

BROGAN, HUGH, *The Life of Arthur Ransome*, Londres, 1984.

BYRON, LORD, *The corsair*, Londres, 1814. [Hay versión castellana de Mauro Fernández Alonso de Armiño, *El corsario*, Ramón Sopena, Barcelona, 1974.]

CALDER, JENNI, RLS, *a life study*, Londres, 1980.

COLVIN, SYDNEY (recopilador), *The Letters of Robert Louis Stevenson*, Londres, 1895.

DEFOE, DANIEL, *The Life, Adventures, and Pyracies of the famous Captain Singleton*, Londres, 1720. [Hay versión castellana de Juan Fernando Merino, *Aventuras del capitán Singleton*, Grupo Anaya, Madrid, 1996.]

—, *The Life and Strange Surprising adventures of Robinson Crusoe, of York, Mariner*, Londres, 1719. [Hay versión castellana de Martha Eguía, *Robinson Crusoe*, Grupo Anaya, Madrid, 2000.]

DU MAURIER, DAFNE, *Frenchman's Creek*, Londres, 1941.

FLYNN, ERROL, *My Wicked, Wicked Ways*, Londres, 1960. [Hay versión castellana, *Gallardo y calavera*, Editorial Planeta, Barcelona, 1979.]

GILBERT, W. S., y ARTHUR SULLIVAN, *The Pirates of Penzance, or the Slave of Duty*, representaciones por los derechos de autor en Paignton, Devon y Nueva York (1879); estreno en Londres (1880).

GREEN, ROGER LANCELYN, *Fifty Years of Peter Pan*, Londres, 1954.

HALL, CATHARINE, *Dear Peter Pan*, Londres, 1983.

JOHNSON, CHARLES, *The Successful Pirate*, Londres, 1713.

McLYNN, FRANK, *Robert Louis Stevenson*, Londres, 1993.

MARRYAT, FREDERICK, *The Pirate*, Londres, 1836.

MOORE, JOHN ROBERT, *Daniel Defoe, Citizen of the Modern World*, Chicago, 1958.

PARISH, JAMES ROBERT y DON E. STANKE, *The Swashbucklers* Nueva York, 1976.

RANSOME, ARTHUR, *Swallows and Amazons*, Londres, 1930.

RICHARDS, JEFFREY, *Swordsmen of the Screen*, Londres y Boston.

ROBERTSON, JAMES C., *The Casablanca Man: the cinema of Michael Curtiz*, Londres y Nueva York, 1993.

RUTHERFORD, ANDREW, *Byron: the critical heritage*, Londres, 1970.

SABATINI, RAFAEL, *The Sea Hawk*, Londres, 1915). [Hay versión castellana de Manuel Vallve, *El halcón del mar*, Edhasa, Barcelona, 2005.]

—, *Captain Blood*, Londres, 1922). [Hay versión castellana de Guillermo de Boladeres, *Capitán Blood*, Edhasa, Barcelona, 2004.]

—, *The Black Swan*, Londres, 1932. [Hay versión castellana de Manuel Vallve, *El cisne negro*, Editorial Molino, Barcelona, 198.]

—, *The Fortunes of Captain Blood*, Londres, 1936.

SCOTT, WALTER, *The Pirate*, Londres, 1821. [Hay versión castellana de Eugenio Xammar, *El pirata*, Espasa-Calpe, Pozuelo de Alarcón, 1998.]

STEVENSON, ROBERT LOUIS, *Treasure Island*, editada por primera vez por entregas en la revista *Young Folks* (de octubre de 1881 a enero de 1882); publicada por primera vez como libro, Londres, 1883). [Hay versión castellana de Joan Riambau, *La isla del tesoro*, Edhasa, Barcelona, 2005.]

THOMAS, TONY, *The Complete Films of Errol Flynn*, Nueva York, 1990.

WARDALE, ROGER, *Nancy Blackett: under sail with Arthur Ransome*, Londres, 1991.

### **Los piratas en la historia**

ANDREWS, KENNETH, *The Spanish Caribbean: Trade and Plunder 1530-1630*, New Haven, 1978.

BAKER, WILLIAM A., *Sloops and Shallops*, Barre, Massachusetts, 1966.

BARLOW, EDWARD (edición a cargo de Basil Lubbock), *Barlow's Journal of His Life at Sea in King's Ships, East and West Indiamen and Other Merchantmen from 1659-1703*, Londres, 1934.

BLACK, CLINTON V., *Pirates of the West Indies*, Cambridge y Nueva York, 1989).

BOTTING, DOUGLAS, *The Pirates*, Amsterdam, 1978. [Hay versión castellana de Elias Sarhan, *Los piratas I y Los piratas II* Ediciones Folio, Barcelona, 1996.]

BROOKS, GRAHAM, *The Trial of Captain Kidd*, Londres y Toronto, 1930.

BURG, B. R., *Sodomy and the Pirate Tradition: English sea robbers in the seventeenth-century Caribbean*, Nueva York y Londres, 1984.

CHAMBERS, ANNE, *Granuaile: The Life and Times of Grace O'Malley 1530-1603*, Dublín, 1979.

CLIFFORD, BARRY, y PETER TURCHI, *The Pirate Prince: discovering the priceless treasures of the sunken ship Whydah*, Nueva York y Londres, 1993.

DAMPIER, WILLIAM (edición a cargo de John Masefield), *Dampier's Voyages*, Londres, 1906.

DAVIS, K. G., *The Royal Africa Company*, Londres y Nueva York, 1970).

DOW, GEORGE FRANCIS, y JOHN HENRY EDMONDS, *The Pirates of the New England Coast 1630-1730, Salem*, Massachusetts, 1923.

DRURY, ROBERT, (edición a cargo de Oliver, Pasfield), *Madagascar; or Robert Drury's journal during fifteen years captivity on that Island*, Londres, 1897.

EARLE, PETER, *The Sack of Panama*, Londres, 1981.

—, *Corsairs of Malta and Barbary*, Londres, 1970.

ELLEN, ERIC, *Piracy at Sea*, International Maritime Bureau, Londres, 1992.

EXQUEMELIN, A. O., *De Americaensche Zee-Roovers* (Ámsterdam, 1678); *Bucaniers of America*, Londres, 1684); *Histoire des Aventuriers* (París, 1686), de la que he usado y citado la edición publicada en Londres y Nueva York en 1923, a cargo de W. S. Stallybrass y titulada *Esquemeling, The Buccaneers of America*.

GILKERSON, WILLIAM, *Boarders Away II: the small arms and combustibles of the classical age of fighting sail, 1626-1826* (Lincoln, Rhode Island, 1993). [Hay versión castellana de Doctor de la Buena Maison, Valdemar, Madrid, 1999.]

GOSSE, PHILIP, *The History of Piracy*, publicada por primera vez en 1932 y reimpressa en rústica por Río Grande Press, Nuevo México, 1990. [Hay versión castellana, *Los corsarios berberiscos; los piratas del norte: historia de la piratería y Los piratas del oeste; los piratas de oriente: historia de la piratería*. Espasa-Calpe, Madrid.]

GRIFFITHS, ARTHUR, *The Chronicles of Newgate*, Londres, 1884.

HARLAND, JOHN, *Seamanship in the Age of Sail: an account of the shiphandling of the sailing man-of-war 1600-1860*, Londres, 1984.

HILL, CHARLES, *Notes on Piracy in Eastern Waters*, Bombay, 1923.

HOWSE, DEREK, y NORMAN THROWER, *A Buccaneer's Atlas: Basil Ringrose's South Sea Waggoner*, Berkeley y Los Ángeles, 1992.

JOHNSON, CHARLES, *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates*, Londres, 1724; existen muchas ediciones de esta obra y he empleado la más comentada, a cargo de Manuel Schonhorn. Se titula *A General History of the Pyrates* y como autor figura Daniel Defoe. Se publicó en Londres en 1972 y el texto incluye extensas notas.

LAVERY, BRIAN, *The Ship of the Line, volume I: the development of the battle fleet 1650-1850*, Londres, 1983.

—, *The Arming and Fitting of English Ships of War, 1650-1815*, Londres, 1987.

LEE, ROBERT E., *Blackbeard the Pirate: a reappraisal of his life and times*, Carolina del Norte, 1974.

LINEBAUGH, PETER, *The London Hanged: crime and civil society in the eighteenth*

century, Londres, 1991.

LLOYD, CHRISTOPHER, *English Corsairs on the Barbary Coast*, Londres, 1981.

LUCIE-SMITH, EDWARD, *Outcasts of the Sea*, Londres, 1978.

LYON, DAVID, *The Sailing Navy List. All the ships of the Royal Navy —built, purchased and captured— 1688-1860*, Londres, 1993.

MARLEY, DAVID E, *Pirates and Privateers of the Americas, Santa Bárbara, California*, 1994.

MIDDLETON, ARTHUR, *Tobacco Coast: a maritime history of Chesapeake Bay in the Colonial Era*, Baltimore, 1984.

MITCHELL, DAVID, *Pirates*, Londres, 1976.

MURRAY, DIAN H., *Pirates of the South China Coast 1790-1810* Stanford, California, 1987.

National Maritime Museum, *Piracy and Privateering*, vol. IV del catálogo de la biblioteca del National Maritime Museum, Londres, 1972.

PAWSON, MICHAEL, y DAVID BUISSERET, *Port Royal, Jamaica*, Oxford, 1975.

PRINGLE, PATRICK, *The Jolly Roger: the story of the great age of piracy*, Londres, 1953.

POPE, DUDLEY, *Harry Morgan's Way: the biography of Sir Henry Morgan 1635-1684*, Londres, 1977.

REDIKER, MARCUS, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seaman, pirates and the Anglo-American maritime world*, Cambridge y Nueva York, 1987.

RITCHIE, ROBERT C., *Captain Kidd and the War against the Pirates* Cambridge, Massachusetts, y Londres, 1986.

RODGER, N. A. M., *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*, Londres, 1986.

ROGERS, WOODS (edición a cargo de Manwaring, G. E.), *A Cruising Voyage Round the World*, Londres, 1928.

SENIOR, CLIVE, *A Nation of Pirates: English Piracy in its Heyday*, Newton Abbot, Londres y Nueva York, 1976.

SHOMETTE, DON, *Pirates on the Chesapeake: being a true history of pirates, picaroons and sea raiders on Chesapeake Bay, 1610-1807*, Maryland, 1985.

URING, NATHANIEL (edición a cargo de Dewar, A.), *The Voyages and travels of*

Captain Nathaniel Uring, Londres, 1928.

VANDERBILT, ARTHUR T., *Treasure Wreck: the fortunes and fate of the pirate ship Whydah*, Boston, 1986.

VILLAR, ROGER, *Piracy Today*, Londres, 1985.

WHEELRIGHT, JULIE, *Amazons and Military Maids*, Londres, 1989.

WILLIAMS, NEVILLE, *The Sea Dogs: Privateers, Plunder and Piracy in the Elizabethan Age*, Londres, 1975.

—, *Captains Outrageous: seven centuries of piracy*, Londres, 1961.

WILSON, DEREK, *The World Encompassed: Drake's great voyage, 1577-1580*, Londres, 1977.





# CRÉDITOS DE MAPAS E ILUSTRACIONES

## *Mapas*

**Mapa 1.** El Caribe y América Central en tiempos de los corsarios, los bucaneros y los piratas, de 1500 a 1730.

**Mapa 2.** Costa este de América del Norte a comienzos del siglo XVIII, donde se señalan los puertos piratas y las ciudades en las que fueron ejecutados, p. 267 Jamaica y mapa pormenorizado de la costa sur oriental de la isla, donde aparecen Port-Royal y Kingston a finales del siglo XVIII. Hasta el terrible terremoto de 1692, Port-Royal fue uno de los puertos comerciales más activos del Caribe, empleado como base por corsarios y bucaneros, p. 273. El océano Índico hacia 1700, con las islas y puertos visitados por Avery, Kidd y otros.

**Mapa 3.** Estuario de Pamlico y bahía de Chesapeake, para ilustrar la búsqueda de Barbanegra por parte de las dos corbetas comandadas por el capitán Robert Maynard, del *Pearl*, en 1718.

**Mapa 4.** Costa occidental de África a principios del siglo XVIII. Las factorías y los puertos recibieron la visita tanto de los piratas como de los barcos que las armadas enviaron a perseguirlos.

## *Ilustraciones*

### *Texto*

**Ilustración 1.** Oficina de archivos públicos de Kew, Londres.

**Ilustración 2.** National Maritime Museum, de Londres.

**Ilustración 3.** Biblioteca del Ayuntamiento, Londres.

### *Cuadernillo de ilustraciones*

- 1) Colección privada.
- 2) Colección privada.
- 3) National Portrait Gallery, de Londres.
- 4) National Maritime Museum.
- 5) Peter Newark's Historical Pictures.
- 6) National Maritime Museum.
- 7) National Maritime Museum.
- 8) National Maritime Museum.

- 9) National Maritime Museum.
- 10) National Portrait Gallery.
- 11) National Maritime Museum.
- 12) Junta de faros de Estados Unidos.
- 13) Colección privada.
- 14) National Maritime Museum.
- 15) Colección privada.
- 16) Instituto Británico de Cinematografía, de Londres.
- 17) Instituto Británico de Cinematografía.
- 18) Museo de Arte de Delaware, Wilmington, Estados Unidos.
- 19) National Maritime Museum.
- 20) Peter Newark's Historical Pictures.
- 21) E. T. Archive, Londres.
- 22) Instituto Británico de cinematografía.
- 23) National Maritime Museum.
- 24) Mary Evans Picture Library.
- 25) National Maritime Museum.
- 26) Cortesía del alcalde y la corporación de Rye, Sussex.



DAVID CORDINGLY es un inglés historiador naval que se considera una de las principales autoridades en piratas. Ocupó el cargo de Guardián de Fotos y Jefe de Exposiciones en el Museo Nacional Marítimo de Greenwich, Inglaterra durante doce años.

David Cordingly organizó varias exposiciones en el Museo Marítimo Nacional, incluyendo al capitán *James Cook, navegante* y *La rebelión a bordo*. Tal vez la más notable de estas exposiciones era *Piratas: Realidad y ficción*, que se convirtió en un éxito de crítica y público, seguido de un libro del mismo título, escrito por Cordingly y John Falconer. La popularidad de la iniciativa exposición Cordingly para explorar más el tema en su libro *Bajo bandera negra: El romance y la realidad de la vida entre los piratas*. Esto fue seguido por *Heroínas y Rameras: Mujeres en el mar en la gran época de Vela* (publicado en los EE. UU. bajo el título *Women Sailors and Sailors'Women: An Untold Maritime History*). La ampliación de un tema que Cordingly relata en esta obra en un capítulo titulado «Las piratas y las esposas de los piratas».

# NOTAS

[0] Cuando sólo se menciona el apellido del autor de los libros citados, el título completo, así como el lugar y la fecha de publicación, figuran en la bibliografía.

*Clave de las abreviaturas de las notas*

|      |  |
|------|--|
| ADM  | Archivos del Almirantazgo y de la junta de la Marina.                      |
| CO   | Archivos de la Oficina colonial.   |
| HCA  | Archivos del tribunal supremo del Almirantazgo.                            |
| CSPC | Registro de documentos del Estado: de las colonias, América y las Antillas |
| NMM  | National Maritime Museum.  |
| PRO  | Oficina de registros públicos. <<  |

# Introducción

[1] John Turner, *Sufferings of John Turner, chief mate of the ship Tay bound for China and their seizure and captivity among the Ladrones* (Londres, 1809). <<

[2] Lucretia Parker, *Piratical Barbarity or the Female Captive* (Nueva York, 1826), p. 15. <<



[3] John Robert Moore fue profesor de inglés en la universidad de Indiana. Anunció el descubrimiento de que el capitán Charles Jonhson era, en realidad, Daniel Defoe, durante una reunión de la Modern Language Association, celebrada en 1932. Sus dos obras decisivas sobre Defoe y Johnson son *Defoe in the Pillory and Other Studies* (1939) y *Daniel Defoe, Citizen of the Modern World* (Chicago, 1958). <<

[4] Carta de John Murray a Byron, fechada el 3 de febrero de 1814 y citada por Rutherford, p. 69. <<

# Capítulo 1

[1] La descripción de Stevenson está tomada de Colvin (edición de 1911), Bell y McLynn, así como de la introducción y las notas de la edición de *La isla del tesoro*, de Robert Louis Stevenson, publicada por Oxford University Press World Classics (Oxford, 1990). <<

[2] Citado en la introducción de Emma Letley a *La isla del tesoro* (*op. cit.*), p. VII. <<

[3] Robert Louis Stevenson, *My First Book* (publicado por primera vez en *The Idler*, en agosto de 1894) y reimpreso en *La isla del tesoro* (*op. cit.*), p. 197. <<

[4] Citado en la introducción de Emma Letley a *La isla del tesoro* (*op. cit.*). <<

[5] McLynn, p. 266. <<



[6] Bell, p. 281. <<

[7] Johnson, p. 121. <<

[8] Bell, p. 103. <<

[9] Carta a W. E. Henley, de mayo de 1883, en Colvin, p. 116. <<

[10] CO. 1/57, f. 381, PRO. <<

[11] Carta del capitán Chaloner Ogle al Almirantazgo. ADM. 1/2242, PRO. <<

[12] Johnson, p. 344. <<

[13] Ned Ward, *The Wooden World Dissected* (Londres, 1707), p. 82. <<



[14] *The Post-Man*, números del 21 al 24 de septiembre (Londres, 1717). <<

[15] Dampier, vol. II, p. 223. <<

[16] Senior, p. 15. <<

[17] Rediker (edición en rústica publicada por Cambridge, de 1989), p. 258. <<

[18] Citado por Harland, p. 177. El libro de Harland es un estudio detallado del manejo de barcos y del lenguaje empleado por los marineros del mundo occidental durante sus faenas en las naves. <<

[19] Para más detalles sobre la vestimenta de los marinos, véanse: Rodger (*op. cit.*), pp. 64-65; Rediker, p. 11; Ritchie, p. 114; Dudley Jarrett, *British Naval Dress* (Londres, 1960); comandante W. E. May, *The Dress of Naval Officers* (Londres, 1966). <<

[20] Senior, p. 37. <<

[21] Johnson, p. 243. <<



[22] CO. 323/3, f. 56 (n), PRO. <<

[23] Juez ordinario de Newgate, *His Account of the Behaviour, Confession, and Last Speech of Capt. Alexander Dolzell, 1715* (Londres, 1715). Hay una copia en la biblioteca de Caird, NMM. <<

[24] Johnson, pp. 84-85. <<

[25] CO. 152/12, núm. 67 (III), PRO. <<

[26] Lee, p. 233. <<

[27] Johnson, p. 243. <<

[28] Drury, *Madagascar* (Londres, 1897). <<

[29] Rediker, pp. 12 y 260, y Rodger, p. 114. <<



[30] Earle, pp. 65-66. <<

[31] Estas cifras se basan en las listas de los juzgados por piratería que figuran en los documentos de los juicios, en los documentos de la Oficina colonial, en la *General History of the Pirates*, de Johnson, y en la prensa de la época. <<

[32] CO. 152/13, f. 282, PRO. <<

[33] CSPC, vol. 1720-21, núm. 758. <<

[34] CO. 23/1, parte 3, f. 49 (II), PRO. <<

[35] CO. 1/57, f. 381, PRO. <<

[36] Dampier, vol. I, p. 33. <<

[37] CO. 38/24, núm. 145, PRO. <<



[38] G. E. Manwaring y W. G. Perrin, *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring*, 2 tomos (Navy Records Society, Londres, 1920-1921). <<

[39] William Lithgow, *Rare Adventures and painfull Peregrinations* (Londres, 1632).

<<

[40] Johnson, p. 111. <<

[41] La descripción de J. M. Barrie y *Peter Pan* está tomada de: Green; Hail; Birkin; *Peter Pan in Kensington Gardens* y *Peter and Wendy*, de J. M. Barrie, en la edición publicada por Oxford University Press World Classics (Oxford, 1991). <<

[42] Hail, p. 14. <<

[43] Los pormenores de la vida de Avery están tomados de: Hill, pp. 99-105; Daniel Defoe, *The King of the Pirates, Being and Account of Famous Enterprises of Captain Avery, with the Lives of Other Pirates and Robbers* (Londres, 1724); Johnson; así como la excelente síntesis de Ritchie, pp. 85-89. <<

[44] Hill. p. 102. <<

[45] Johnson, p. 57. <<



[46] Hay una documentada entrada sobre Charles Johnson en el *Dictionary of National Biography*. <<

[47] Antes de que *The Pirates of Penzance* se estrenase en Londres, el 30 de diciembre de 1879 se celebró una representación en el Royal Bijou Theatre de Paignton, en Devon, para establecer los derechos de autor británicos; pocas horas después, tuvo lugar una representación en el Fifth Avenue Theatre de Nueva York para dar consistencia a los mismos derechos estadounidenses. <<

## Capítulo 2

[1] Andrews, p. 19, cita la descripción gráfica que Juan López de Velasco hace de Nombre de Dios en 1570. <<

[2] Los pormenores sobre las incursiones de Drake están tomados de: Kenneth Andrews, *Drake's Voyages* (Londres, 1967); Wilson; Williams, *The Sea Dogs*; Neville Williams, *Francis Drake* (Londres, 1973). <<

[3] Williams, *The Sea Dogs*, p. 90. <<

[4] El experimentado piloto portugués Nuño da Silva estuvo quince meses a bordo e hizo una detallada descripción de sus aptitudes para la navegación. Wilson, p. 45. <<

[5] Williams, *The Sea Dogs*, p. 130. <<



[6] *Ibid.*, p. 130. <<

[7] El breve relato de Cortés y Pizarro está tomado de J. H. Parry, *The Age of Reconnaissance* (Londres, 1963) y *The Times Atlas of Exploration*, edición a cargo de Felipe Fernández-Armesto (Londres, 1991). <<

[8] Las cifras recogidas por Earl J. Hamilton en *American Treasure and the Price of Revolution in Spain* se citan en *The New Cambridge Modern History* (Cambridge, 1957), p. 452. <<

[9] El texto de referencia sobre las monedas en la historia es la hermosa obra realizada por el British Museum y Spinks: J. Cribb, B. Cook e I. Carradice, *The Coin Atlas: the world of coinage from its origins to the present day* (Londres, 1990). <<

[10] Peter Wood, *The Spanish Main* (Amsterdam, 1979), p. 18. <<

[11] Para introducciones útiles a Hawkins, véanse Williams, *The Sea Dogs*, y Andrews. <<

[12] Peter Wood, *The Spanish Main*, p. 56. <<

[13] *Ibid.*, p. 64. <<



[14] Para una evaluación sopesada de Exquemelin, véase Earle, *The Sack of Panama*, pp. 265-266. <<

[15] «Aviso al lector con relación a esta segunda edición» (1684), citado por Exquemelin, p. 1. <<

[16] Exquemelin, p. 103. <<

## Capítulo 3

[1] Pope, p. 347. <<

[2] La descripción de Henry Morgan en este capítulo se basa en: Pope; Earle, *The Sack of Panama*; Exquemelin; Pawson y Buisseret. <<

[3] Pope, p. 343. <<

[4] *Ibid.*, p. 261. <<



[5] *Ibid.*, p. 342. <<

[6] *Ibid.*, p. 343. <<

[7] El 21 de noviembre de 1671, Morgan firmó una declaración en la que figura que tenía treinta y seis años, por lo que habría nacido en 1635. Probablemente nació en Penkarn, Monmouthshire, o en Llanrhyrnny, Glamorganshire. Su finca preferida en Jamaica se llamó Llanrhyrnny en honor de la aldea galesa cercana a Tredegar (que en la actualidad se conoce como Rhymney). Lo más probable es que su padre fuese Robert Morgan. <<

[8] Pope, p. 65. <<

[9] *Ibid.*, p. 148. <<

[10] *Ibid.*, p. 148. <<

[11] Hay una excelente descripción de la incursión a Portobelo, basada en el estudio de los documentos españoles pertinentes en Earle, *The Sack of Panama*, pp. 54-90. <<

[12] *Ibid.*, p. 74. <<



[13] *Ibid.*, p. 83. <<

[14] *Ibid.*, p. 83. <<

[15] Sir Thomas Modyford, gobernador de Jamaica, mencionó que la parte de cada corsario había sido el equivalente de la mitad de la de la expedición de Portobelo (*ibid.*, p. 29). <<

[16] Pope, p. 198. <<

[17] Earle, *The Sack of Panama*, p. 237. <<

[18] Tomado de las disculpas impresas en ediciones posteriores, publicadas por William Crooke y citadas por Pope, p. 334. <<

[19] *Ibid.*, p. 246. <<

[20] *Ibid.*, p. 250. <<



[21] *Ibid.*, p. 258. <<

[22] Carta de lord Vaughan a sir Joseph Williamson. Prosigue así: «Por causa de la bebida y las apuestas en las tabernas, sir Henry ha degradado tanto su persona y su autoridad en el puerto que tengo el propósito de trasladarme allí tan pronto como sea posible por el bien de la isla...», citado por Pope, p. 277. <<

[23] Con respecto al tratamiento que Hans Sloane hace de Morgan, véase su descripción en *A voyage to the Islands of Madera, Barbados, Nieves, S. Christophers, and Jamaica*, 2 tomos (Londres, 1717-1725). <<

## Capítulo 4

[1] Los detalles están tomados del bando que el gobernador Woodes Rogers emitió el 5 de septiembre de 1720 y que se publicó en *The Boston Gazette*, del 10 al 17 de octubre de 1720. <<

[2] Johnson ofrece los detalles del relato de Rackam; véase también Black. Durante muchos años, Black fue archivero en Jamaica y proporciona información adicional. Las aseveraciones de Johnson quedan confirmadas por la transcripción del juicio de Rackam, CO. 137/14, PRO. <<

[3] Black, p. 110. <<

[4] Johnson, p. 156. <<



[5] Bando de Woodes Rogers, *The Boston Gazette*, del 10 al 17 de octubre de 1720.

<<

[6] Véase la noticia de Nueva Providencia en *The Boston Gazette*, del 10 al 17 de octubre de 1720. <<

[7] En 1715, el gobernador de Jamaica encomendó al capitán Jonathan Barnet que atacase a los piratas. Véase CO. 137/12, núm. 78 (I-V), ff. 231-235, PRO. <<

[8] En la transcripción del juicio a Rackam, figura la descripción del combate en el testimonio de James Spatchears, marinero de Port-Royal (CO. 137/14, PRO). <<

[9] *Ibid.* <<

[10] Jonhson, p. 153. <<

[11] En 1721, Robert Baldwin imprimió en Jamaica la transcripción del juicio. Se titula *The Tryals of Captain John Rackam and other pirates*. Hay dos copias encuadernadas en los documentos de la Oficina colonial correspondientes a Jamaica, conservados en la Oficina de registros públicos de Kew (CO. 137/14, PRO). <<

[12] Estos detalles y las citas siguientes están tomados de la transcripción del juicio, CO. 137/14, PRO. <<



[13] CO. 137/14, PRO. <<

[14] Black, p. 117. <<

[15] Los pormenores están tomados de Edgar J. March, *Sailing drifters: the story of herring luggers of England, Scotland and the Isle of Man* (Newton Abbot, 1969), pp. 227-229. <<

[16] Barlow. <<

[17] Para el análisis del papel de las esposas, las queridas y las prostitutas en la marina georgiana, véase Rodger (edición en rústica de 1990), pp. 75-80. <<

[18] Véase Wheelright, *Amazons and Military Maids*, investigación erudita sobre las mujeres que, vestidas de hombre, se alistaron en la marina y el ejército; la obra incluye una amplia bibliografía. <<

[19] «The Intrepid Female or Surprising Life and Adventures of Mary Anne Talbot, otherwise John Taylor». [La mujer intrépida o Vida y aventuras sorprendentes de Mary Anne Talbot, también conocida como JohnTaylor], en el segundo tomo de *Wondeful and Scientific Museum*, de Kirby (Londres, 1804). <<

[20] Citado por Wheelright, p. 84. <<



[21] *Ibid.*, p. 141. <<

[22] Para hacerse una idea clara sobre la vida a bordo en el siglo XVIII, véanse Rodger, pp. 60-71; también Barlow, Dampier y otros diarios y memorias de marinos retirados.  
<<

[23] Lavery, pp. 200-203. <<

[24] Johnson, p. 212. <<

[25] Rediker (edición en rústica de 1989), p. 261, nota 16. <<

[26] Las citas están tomadas de la transcripción del juicio a la dotación de Bellamy (CO. 5/867, parte I, PRO). <<

[27] Dow y Edmonds, p. 226. <<

[28] *Ibid.*, p. 227. <<



[29] Johnson, p. 170. <<

[30] CO. 323/6, núm. 81, PRO. Cabe reseñar que, al principio de la lista de mujeres que firmaron la petición, figura el nombre de Mary Read. ¿Es posible que se trate de la compañera de Anne Bonny? Si partimos del supuesto de que en 1709, fecha de la firma de la petición, Mary Read tenía veinticinco años, habría tenido treinta y seis en la fecha del juicio, celebrado en 1720, lo que coincidiría con su historia. <<

[31] Johnson, p. 76. <<

[32] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 298, p. 149. <<

[33] Existe un breve relato en Charles Ellms, *The Pirates Own Book, Authentic Narratives of the Most Celebrated Sea Robbers* (publicado originalmente en 1837, aunque la cita es de la edición en rústica de 1993), p. 2. <<

[34] Del despacho enviado por el juez Drury, presidente de Munster, al Consejo privado de Londres, el 7 de noviembre de 1578. Esta cita y casi todos los detalles de la vida de Grace O'Malley proceden de Chambers. Se trata de un estudio fascinante y minuciosamente documentado de la patriota irlandesa. <<

[35] Anne Chambers opina que lo más probable es que su apodo fuera la deformación del gaélico «Gráinne Ui (Ni) Mháille» o Gracia de los Umhall; Chambers, p. 55. <<

[36] *Ibid.*, p. 25. <<



[37] *Ibid.*, p. 85. <<

[38] *Ibid.*, p. 93. <<

[39] *Ibid.*, p. 129. <<

[40] *Ibid.*, p. 145. <<

[41] *Ibid.*, p. 150. <<

[42] Dos de las descripciones más sutiles de la vida entre los piratas chinos corresponden a los diarios de otros tantos marinos: John Turner, *Sufferings of John Turner, chief mate of the ship Tay bound for China and their seizure and captivity among the Ladrones* (Londres, 1809); Richard Glasspoole, *A Brief Narrative of My Captivity and Treatment amongst the Ladrones* (Londres, 1935). Glasspoole era oficial del *Marquis of Ely*, barco de la East India Company, y lo capturaron en las proximidades de Macao en 1809. El relato más documentado de las actividades de la señora Cheng y los piratas chinos a principios del siglo XIX pertenece a Murray. El profesor Murray llevó a cabo una amplia investigación de los documentos chinos que figuran en los archivos de Taiwán y Beijing. <<

[43] Glasspoole, p. 127. <<

[44] Karl E Neumann, *History of the Pirates who infested the China Sea from 1807 to 1810* (Londres, 1831), p. 24. La traducción al inglés es de Yuan Yung-lun. <<



[45] Para una descripción pormenorizada de los barcos piratas chinos, véase Murray, pp. 91-98. <<

[46] *Ibid.*, pp. 143-144. <<

[47] La profesora Linda Grant de Pau hace esta afirmación en su libro *Sea Faring Women* (Boston, 1982). <<

## Capítulo 5

[1] Con respecto a los detalles sobre el naufragio del *Whydah* y el juicio posterior, véase *The Trials of Eight Persons Indicted for Piracy, etc.*, CO. 5/837, parte I, f. 10, PRO; Johnson; tampoco hay que desechar el utilísimo material de Vanderbilt. <<

[2] ADM. 1/2242, PRO. <<

[3] Johnson, p. 322. <<

[4] CO. 1/57, f. 381, PRO. <<



[5] Dampier, vol. I, p. 301. <<

[6] Citado en la introducción de John Masefield a Dampier, vol. I, p. 13. <<

[7] *Ibid.*, vol. I, p. 126. <<

[8] Rogers, p. 3. <<

[9] Dampier, vol. I, p. 184. <<

[10] Exquemelin, p. 278. <<

[11] CO. 152/12, núm. 67 (III), PRO. <<

[12] Johnson, p. 208. <<



[13] *Ibid.*, p. 209. <<

[14] *The Boston News Letter*, del 14 al 21 de enero de 1712. <<

[15] *Ibid.*, del 4 al 11 de enero de 1720. <<

[16] Johnson, p. 315. <<

[17] Rediker, Davis y Middleton. <<

[18] *The Four Voyages of Capt. George Roberts... written by Himself* (Londres, 1726).  
La sección del encuentro con Low está reproducida en Dow y Edmonds. <<

[19] Dow y Edmonds, p. 161. <<

[20] *Ibid.*, p. 168. <<



[21] *Ibid.*, p. 231. <<

[22] *Proceedings of the Court held on the Coast of Africa*, HCA. 1/99.3, PRO. <<

[23] Dow y Edmonds, p. 325. <<

[24] Rediker, pp. 191-193. <<

[25] CO. 37/10, núm. 10 (II), PRO. <<

[26] Rogers, p. 207. <<

[27] Exquemelin, p. 100. <<

[28] *Ibid.*, p. 475. <<



[29] *Proceedings of the Court held on the Coast of Africa*, HCA. 1/99.3, PRO. <<

[30] Bruce Ingram (compilador), *Three Sea Journals of Stuart Times* (Londres, 1936), p. 230. <<

[31] Exquemelin, p. 343. <<

[32] Johnson, p. 168. <<

[33] Exquemelin, pp. 430-431. <<

[34] Johnson, p. 213. <<

[35] *Ibid.*, p. 213. <<

[36] *Ibid.*, p. 211. <<



[37] Burg, p. 110. <<

[38] HCA. 1/55, PRO. <<

[39] Murray, pp. 25 y 50, y nota 67, p. 191. <<

[40] Rodger, p. 81. <<

## Capítulo 6

[1] Los detalles sobre el ataque al *Princes Galley* están tomados de: *The deposition of John Wickstead*, CO. 28/18, f. 23, PRO; *The trial of Robert Corp and Henry Wynn*, CO. 152/14, f. 292, PRO; Johnson, p. 315. <<

[2] CO. 152/14, f. 292, PRO. <<

[3] Joseph Hiller, notario de Boston, mandó publicar el relato completo del ataque en *The Boston Gazette*, del 15 al 22 de agosto de 1720. Véase también Johnson, p. 217.

<<



[4] Johnson, p. 217. <<

[5] En Jamaica estaban apostados un navío de quinta categoría y dos corbetas; en Barbados, dos navíos de quinta, y en las islas de Sotavento, un navío de sexta. Véase *The present Disposal of all His Majesties Ships & Vesseis in Sea Pay*, ADM. 8/14, PRO. <<

[6] CSPC, vol. 1717-1718, 21 de junio de 1718. <<

[7] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 787. <<

[8] *The Boston News Letter*, del 12 al 19 de agosto de 1717. <<

[9] *The deposition of George Barrow, master of the sloop Content*, CO. 28/18, f. 22, PRO. <<

[10] Estas cifras proceden de detalles de ataques piratas en: *Calender of State Papers, Colonial, America and West Indies*; Johnson; artículos publicados en *The Boston Gazette*, *The Boston News Letters*, *The Maryland Gazette*, *The New York Gazette*; así como de declaraciones y otros documentos de la Oficina de registros públicos. <<

[11] Véanse *The Boston Gazette*, del 10 al 17 de octubre de 1720, y CO. 137/14, PRO.

<<



[12] Para los detalles de este ataque, véase *The Trials of Eight Persons Indicted for Piracy... on the 18th October 1717* (el juicio a los supervivientes de la tripulación de Bellamy), CO. 5/867, parte I, f. 10, PRO. <<

[13] Aunque existen abundantes alusiones a los ataques de Roberts en los documentos de la Oficina colonial, la única descripción de su aspecto físico corresponde a Johnson, pp. 243-244. <<

[14] Véanse el diario del capitán del *Swallow*, ADM. 51/954, y la carta del capitán Ogle al Almirantazgo, fechada el 5 de abril de 1722, ADM. 1/2242; *Proceedings of the Court held on the Coast of Africa...* (Juicio a la tripulación de Roberts en el castillo fortaleza de Cape Coast), HCA. 1/99.3, PRO. <<

[15] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 551. <<

[16] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 797. <<

[17] Rediker, pp. 267-268. <<

[18] Citado de la parte IV de Exquemelin (*op. cit.*), p. 311, y véanse también p. 309, nota 1, y Dampier, vol. I, pp. 30 y 35. <<

[19] Para más detalles, véase Earle, *The Sack of Panama*, p. 64. <<



[20] Exquemelin, parte IV, p. 324. <<

[21] *Ibid.* <<

[22] CSPC, vol. 1712-1714, núm. 651. <<

[23] CO. 152/14, f. 289, PRO. <<

[24] ADM. 51/954, parte VII, PRO. <<

[25] Johnson, p. 326. <<

[26] CSPC, vol. 1719-1720, núm. 34. <<

[27] *The Boston News Letter*, del 15 al 22 de julio de 1717. Agradezco a William Gilkerson (*op. cit.*) la explicación sobre los tecnicismos relacionados con las armas.

<<



[28] CO. 152/12, núm. 136 (VI), PRO. <<

[29] CO. 152/12, núm. 67 (n), PRO. <<

[30] CSPC, vol. 1710-1711, núm. 177. <<

[31] *The Boston Gazette*, del 27 de abril al 4 de mayo de 1724. <<

[32] CO. 23/13, f. 221, PRO. <<

[33] CO. 152/12, núm. 136 (n), PRO. <<

[34] *The last Speech and Dying Words of Richard Luntly, Carpenter aboard the Eagle snow* (Edimburgo, 1721). Hay una copia en la biblioteca de Caird, NMM. <<

## Capítulo 7



[1] Los detalles de la vida de Gow están tomados de las noticias aparecidas en *The London Journal*, del 12 de febrero de 1724/1725, del 6 de marzo de 1724/1725, del 13 de marzo de 1724/1725, del 20 marzo de 1724/1725, del 27 de marzo de 1724/1725, del 3 de abril de 1725, del 29 de mayo de 1725 y del 5 de junio de 1725; de Johnson; de Daniel Defoe, *An Account of the Conduct and Proceedings of the Late John Gow, alias Smith* (Londres, 1725). La edición limitada de *Account of the Conduct and Proceedings of the Late John Gow*, de Defoe, a cargo de John Russell (Londres, 1920), incluye comentario y notas útiles. <<

[2] Defoe, *Account of the Conduct and Proceedings of the Late John Gow* (edición a cargo de Russell, Londres, 1920), p. 35. <<

[3] *The London Journal*, del 5 de junio de 1725. <<

[4] *El pirata*, de Walter Scott, se publicó por primera vez en 1821. En los años veinte del siglo XIX se realizó la adaptación teatral y fue muy popular entre el público aficionado al teatro. <<

[5] *Deposition of Nathaniel Catling*, CO. 37/10, núm. 10 (v), PRO. <<

[6] *Deposition of Edward North*, CO. 37/10, núm. 10 (II), PRO. <<

[7] CSPC, vol. 1720-1721, núm. 463 (III). <<

[8] *Ibid.* <<



[9] *Deposition of Robert Leonard*, CO. 152/12, núm. 136 (vi), PRO. <<

[10] CSPC, vol. 1724-1725, núm. 102. <<

[11] Agradezco a Richard Pennell que llamara mi atención sobre esta noticia. <<

[12] Exquemelin, p. 152. <<

[13] Earle. *The Sack of Panama*, p. 74. <<

[14] *Ibid.*, p. 75. <<

[15] *Ibid.*, p. 79. <<

[16] Exquemelin, p. 155. <<



[17] Rediker, p. 216. <<

[18] *Ibid.*, p. 219. <<

[19] *Ibid.*, p. 219. <<

[20] *Ibid.*, p. 220. <<

[21] *Ibid.*, p. 225. <<

[22] Dow y Edmonds, p. 325. <<

[23] HCA. 1/99.3, PRO. <<

[24] Rodger, p. 227. <<



[25] *Ibid.*, p. 227. <<

[26] Noticia de Londres relativa al juicio celebrado en el Old Bailey, el tribunal de lo criminal de Londres, *The Boston Gazette*, del 14 al 21 de agosto de 1721. <<

[27] *The London Journal*, del 14 de mayo de 1726. <<

[28] CO. 23/1, núm. 18, ff. 77-82, PRO. <<

[29] CO. 23/13, f. 221, PRO. <<

[30] Johnson, p. 75. <<

[31] CO. 1/57, f. 381, PRO. <<

[32] Véase Backschreider, pp. 412-436. <<



[33] El reverendo Mark Noble, citado por Moore, p. 223. <<

[34] Rogers, p. 94. La descripción que Rogers hace del rescate de Selkirk se reproduce en el apéndice de la edición de *Robinson Crusoe*, publicada por Penguin Classics, a cargo de Angus Ross (Londres, 1985). <<

[35] Rogers, p. 92. <<

[36] *Ibid.*, p. 92. <<

## Capítulo 8

[1] El doctor Emmanuel Heath, *A full account of the late dreadful earthquake at Port Royal... by the Minister of that place* (Londres, 1692). <<

[2] Carta de Edmund Edlyne, Jamaica, del 20 de junio de 1692, citada por H. J. Cadbury, «Quakers and the Earthquake at Port Royal, 1692», *Jamaica Historical Review*. <<

[3] Carta de John Pike, Spanish Town, Jamaica, del 19 de junio de 1692, *ibid.* <<



[4] Pawson y Buisseret, p. 98. <<

[5] JohnTaylor escribió este comentario en 1687; citado por Pawson y Buisseret, p. 109. <<

[6] *Ibid.*, p. 119. <<

[7] Citado por Clinton Black en su libro *Port Royal: a history and guide* (Jamaica, 1970, aunque la cita procede de la edición corregida de 1988), p. 17. <<

[8] Misión e instrucciones para el capitán Jonathan Barnet, enviadas por lord Hamilton, gobernador de Jamaica, el 24 de noviembre de 1715. CO. 137/12, núm. 78 (I), f. 231, PRO. <<

[9] Black (op. cit.), p. 48. <<

[10] Pawson y Buisseret, p. 142. <<

[11] Johnson. <<



[12] Ritchie ha realizado una excelente descripción de los asentamientos piratas en Madagascar. <<

[13] Citado por Mitchell, p. 192. <<

[14] Rogers, p. 307. <<

[15] Uring, p. 241. <<

[16] Dampier, vol. II, p. 156. <<

[17] Jeremy Dummer era el representante en Massachusetts Bay; CSPC, vol. 1719-1720, núm. 578. <<

[18] Dampier, vol. II, p. 155. <<

[19] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 104. <<



[20] Informe al secretario Addison, del 21 de noviembre de 1717. CSPC, vol. 1717-1718, núm. 220. <<

[21] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 64. <<

[22] Los detalles están tomados de la introducción de G. E. Manwaring a Rogers, pp. VII-XI. <<

[23] Rogers, entrada del 22 de diciembre de 1709, p. 215. <<

[24] Informe del secretario Addison al Consejo de comercio y plantaciones, del 3 de septiembre de 1717. CSPC, vol. 1717-1718, núm. 64. <<

[25] Del gobernador Woodes Rogers al Consejo de comercio y plantaciones, 31 de octubre de 1718. CSPC, vol. 1717-1718, núm. 737. <<

[26] El relato completo del juicio figura en la Oficina de registros públicos de Kew: *The trial of ten pirates at Nassau in the Bahamas* (CO. 23/1, núm. 18, ff. 75-82, PRO). <<

[27] CO. 23/1, núm. 18, f. 81v., PRO. <<



[28] CSPC, vol. 1720-1721, núm. 390. <<

[29] CSPC, vol. 1719-1720, núm. 31. <<

[30] Introducción de G. E. Manwaring a Rogers, p. XIV, nota 3. <<

## Capítulo 9

[1] Carta desde el *Milford Galley*, que se encontraba presente cuando la flotilla de Woodes Rogers llegó a Nassau, publicada en *The Whitehall Evening Post*, Londres, 18 de octubre de 1718. <<

[2] Johnson, p. 115. <<

[3] *Ibid.*, p. 307. <<

[4] *Ibid.*, p. 229. <<



[5] CSPC, vol. 1711-1712, núm. 335. <<

[6] Rediker, p. 228. <<

[7] Estas cifras proceden de notas sobre ataques piratas, compiladas a partir de periódicos de la época, informes de los gobernadores coloniales, documentos de los juicios, declaraciones de marinos asaltados por los piratas (conservados en la Oficina de registros públicos) y Johnson. <<

[8] Para detalles sobre las embarcaciones de la Armada véanse Lyon; Lavery, *The Ship of the Line*, y E. H. H. Archibald, *The Wooden Fighting Ship in the Royal Navy, AD 897-1860* (Londres, 1968). <<

[9] Robert Gardiner, *The Line of Battle: the Sailing Warship 1650-1840* (Londres, 1992), p. 51. <<

[10] Baker, p. 108. <<

[11] *Ibid.*, p. 110. <<

[12] Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry in the 17th and 18th Centuries* (Newton Abbot, 1962). <<



[13] Arthur Middleton, *Tobacco Coast: a maritime history of Chesapeake Bay in the Colonial Era* (Baltimore, 1984), apéndice E. <<

[14] CO. 152/12, núm. 67 (III), PRO. <<

[15] Johnson, p. 72. <<

[16] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 556. <<

[17] CO. 152/12, f. 282, PRO. <<

[18] CO. 152/12, núm. 136 (I), PRO. <<

[19] Ritchie, p. 58. <<

[20] *Deposition of James Blois*, del 24 de febrero de 1718. CO. 152/12, núm. 136 (II), PRO. <<



[21] Vanderbilt; Clifford y Turchi. <<

[22] Para el estudio de las películas de piratas y espadachines, véanse Richards, Parish y Stanke. <<

[23] Citado por Parish y Stanke, p. 64. <<

[24] Richards, p. 251. <<

[25] *Ibid.*, p. 251. <<

[26] Flynn (edición en rústica de 1961); Thomas. <<

[27] Robertson, p. 34. <<

[28] Rudy Behlmer, *Inside Warner Bros.* (Londres), p. 25. <<



[29] *Ibid.* <<

[30] Robertson, p. 55. <<

## Capítulo 10

[1] Los detalles de este ejemplo de tesoro enterrado están tomados de tres declaraciones conservadas en la Oficina de registros públicos de Chancery Lane: *Information of Morgan Miles of Swansea, William Doale of Bristol y Joseph Spollet of Devon*. HCA. 1/55, ff. 9, 10 y 11, PRO. <<

[2] *Ibid.* <<

[3] El relato del capitán Kidd que se ofrece está tomado de: Brooks; Johnson; Hill, pp. 113-122, y Ritchie. <<

[4] Citado por Ritchie, p. 102. <<

[5] Brooks, p. 40. <<



[6] Barlow. <<

[7] Brooks, p. 70. <<

[8] *Ibid.*, p. 71. <<

[9] *Ibid.*, p. 28. <<

[10] *Ibid.*, p. 27. <<

[11] Ritchie, p. 192. <<

[12] *Ibid.*, p. 193. <<

[13] Citado por Linebaugh, p. 28. <<



[14] Brooks, p. 187. <<

[15] Ritchie, p. 231. <<

[16] Johnson, p. 87. El diario del teniente de navío Hicks, del *Pearl*, afirma que la expedición de Maynard trasladó a su regreso 732 libras de pan y 6487 libras de cacao, «además de lo que hay entonelado» (ADM/L/P32, NMM). <<

[17] La lista de artículos recuperados del naufragio del *Whydah* figura en el apéndice de Clifford y Turchi, pp. 205-214. <<

[18] Rediker, pp. 256 y 281. <<

[19] Informe de Lawes, gobernador de Jamaica, del 24 de agosto de 1720 (CSPC, vol. 1720-1721, núm. 213). <<

# Capítulo 11

[1] ADM. 51/4250, PRO. <<



[2] ADM/L/P32, NMM. <<

[3] Johnson, p. 78. <<

[4] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 800, p. 430. <<

[5] Johnson, p. 78. El 14 de enero de 1707, Robert Maynard ascendió a teniente de navío. En 1709, lo nombraron teniente de navío tercero del *Bedford*. En 1716, se convirtió en teniente de navío primero del *Pearl*. En 1739, ascendió a comodoro y, en 1740, a capitán. Murió en 1750. <<

[6] Carta del capitán Ellis Brand al Almirantazgo, del 6 de febrero de 1718/1719, ADM. 1/1472, PRO. <<

[7] Carta de Maynard al teniente de navío Symonds, del *Phoenix*, barco de servicio apostado en Nueva York, publicada por *The Weekly Journal or British Gazetteer* el 25 de abril de 1719. Citada por Lee, p. 233, junto a otra documentación de gran valor.

<<

[8] Johnson, p. 80. <<

[9] Lee, p. 233. <<



[10] *The Boston News Letter*, del 23 de febrero, al 2 de marzo de 1719. El 12 de febrero el relato fue transportado por un balandro desde Carolina del Norte. El mismo número del periódico incluye información adicional de una carta enviada el 17 de diciembre desde Carolina del Norte. <<

[11] Lee, p. 234. <<

[12] ADM/L/P32, NMM. <<

[13] El folleto ilustrado con el texto de la obra está disponible en Pollock's Toy Theatres Ltd., Scala Street, Londres. <<

[14] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 556. <<

[15] CSPC, vol. 1720-1721, núm. 251 (I). <<

[16] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 271. <<

[17] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 575. <<



[18] Rediker (edición en rústica de 1989), p. 256. <<

[19] Las cifras están tomadas de Pawson y Buisseret; Constance Green, *American Cities in the Growth of the Nation* (Londres, 1957). <<

[20] Rediker, p. 256. <<

[21] Para un análisis excelente de las medidas del gobierno británico contra la piratería, véase Ritchie, pp. 140-154; véanse también R. Marsden (compilador), *The Law and Custom of the Sea*, vol. II (Navy Records Society, 1916); Gosse, pp. 315-317; *Statutes of the Realm*. <<

[22] Para un relato pormenorizado del juicio, véase Dow y Edmonds, pp. 99-115. <<

[23] *Ibid.*, p. 112. <<

[24] Bennett, gobernador de Bermuda, planteó la amnistía basándose en la fraseología de la proclama real:

A quien correspondan estos regalos:

Su Graciosa Majestad Jorge, Monarca de Gran Bretaña, Francia e Irlanda, mediante su Real Proclama con fecha del quinto día de septiembre de 1717 y en el cuarto año del reinado de su mentada Majestad declara graciosamente que si, dentro del tiempo estipulado, cualquier pirata o piratas se entrega o entregan a alguno de los principales Secretarios de Estado de su mentada Majestad, tanto en Gran Bretaña como en Irlanda o a cualquier gobernador o delegado del gobernador en las plantaciones o dominios de su mentada Majestad, a los cuales se entreguen el o los piratas anteriormente mencionados, dicho pirata o piratas contarán con su gracioso Perdón por los actos que hayan cometido, y quedarán completa y plenamente absueltos por la mentada Proclama.

Sirvan estas palabras para certificar que el perdón de su Majestad se me hace llegar en este día a las reales islas de Bermuda y, como estaba acordado, me son entregadas en mi condición de gobernador y vicealmirante.

Entregadas en mano y con sello público en estas islas en el cuarto año del reinado de su Majestad, Anno Domini 1717-1718.

CO. 37/10, núm. 7 (I), PRO. <<

[25] *Ibid.* <<



[26] CO. 137/13, núm. 5 (I), PRO. <<

[27] CSPC, vol. 1719-1720, núm. 33, PRO. <<

[28] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 556, PRO. <<

[29] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 9, PRO. <<

[30] Véanse Lyon; Lavery, *The Ship of the Line*, y Christopher Lloyd, *The British Seaman* (Londres, 1968). <<

[31] ADM. 8/14, PRO. <<

[32] CSPC, vol. 1710-1711, núm. 782. <<

[33] Rediker, p. 49, nota 85. <<



[34] Johnson, p. 66. <<

[35] Rodger, p. 98. <<

[36] CSPC, vol. 1717-1718, núm. 64. <<

[37] ADM. 8/14, PRO. <<

[38] Diario del capitán del *Swallow*, ADM. 51/954, PRO. <<

[39] John Charnock, *Biographia Navalis* (Londres, 1795), vol. III, pp. 402-407. Véase también la excelente entrada que figura en el *Dictionary of National Biography*. <<

[40] Los detalles de la búsqueda de Bartholomew Roberts por parte del capitán Ogle y de la batalla decisiva están tomados de las siguientes fuentes: cartas del capitán Ogle al Almirantazgo, del 5 de abril de 1722, del 26 de julio de 1722 y del 8 de septiembre de 1722, ADM. 1/2242, PRO; diario del capitán del *Swallow*, ADM. 51/954, PRO; diario del teniente de navío del *Swallow*, ADM/L/S564, NMM; *Proceedings of Court held on the coast of Africa upon trying of 100 pytates taken by HMS Swallow*, HCA. 1/99.3, PRO; *The London Journal*, del 3 de abril de 1725; Johnson, pp. 232-255. <<

[41] Johnson, p. 224. <<



[42] *Ibid.*, p. 234. <<

[43] ADM. 1/2242, PRO. <<

[44] ADM/L/S564, NMM. <<

[45] ADM. 1/2242, PRO. <<

[46] HCA. 1/99.3, PRO. <<

[47] *Ibid.* <<

[48] CSPC, vol. 1722-1723, núm 76. <<

[49] *Ibid.* <<



[50] Los detalles de la operación están tomados de Dow y Edmonds, pp. 292-293; Johnson, pp. 328-329. <<

[51] CSPC, vol. 1722-1723, núm. 606. <<

[52] *The Boston Gazette*, del 19 al 26 de agosto de 1723. <<

[53] Ritchie, p. 152. <<

[54] CO. 137/12, núm. 78 (I-III), PRO. <<

[55] *Ibid.* <<

[56] CSPC, vol. 1720-1721, núm. 288. <<

[57] Para los detalles de esta operación, véanse el informe del gobernador y del Consejo de Carolina del Sur al Consejo de comercio y plantaciones, CSPC, vol. 1717-1718, núm. 730; Johnson. <<



[58] Véanse *Deposition of Walter Moor of the sloop Eagle*, CO. 152/14, f. 259, PRO; Johnson, pp. 315-317; Dow y Edmonds, pp. 139-140. <<

[59] CO. 152/14, f. 259, PRO. <<

[60] Véase *The Trial of Robert Corp and Henry Wynn*, CO. 152/14, f. 292, PRO. <<

## Capítulo 12

[1] Griffiths, vol. I, p. 281. <<

[2] *The London Journal*, del 27 de julio de 1728. <<

[3] *Ibid.*, del 5 de junio de 1725. <<

[4] Informe del gobernador Hart, Saint Christopher, de junio de 1723. CSPC, vol. 1722-1723, núm. 576. <<



[5] Citados por Dow y Edmonds, p. 327. Merece la pena comparar estos costes con los del ahorcamiento del capitán Kidd: el oficial de justicia del Almirantazgo cobró 4 libras por el traslado de carros hasta el cadalso; James Sherwood cobró 10 libras por la construcción de la horca en Tilbury; Thomas Sherman cobró 3 libras, 2 chelines y 6 peniques por el cadalso y 1 libra, 5 chelines y 2 peniques por trasladar el cuerpo y colgarlo de las cadenas; James Smith cobró 4 libras por fabricar las cadenas (ADM. 1/3666, f. 210, PRO). <<

[6] De las cifras recogidas por Rediker, p. 283. <<

[7] Citado por Senior, p. 19. <<

[8] Las cifras están tomadas de periódicos de la época; de los informes de los gobernadores coloniales, publicados en *Calendar of State Papers*, y de los documentos de la Oficina de registros públicos; documentos de los juicios, Johnson; Dow y Edmonds. <<

[9] *Whitehall Evening Post*, del 17 de febrero de 1719. <<

[10] CSPC, vol. 1722-1723, núm. 142. <<

[11] CO. 5/867, f. 10, PRO. <<

[12] Johnson, p. 107. <<



[13] El relato del juicio de la tripulación de Roberts está tomado de: *Proceedings of Court held on the coast of Africa upon trying of 100 Pyrates taken by HMS Swallow*, HCA. 1/99.3, PRO; cartas del capitán Chaloner Ogle al Almirantazgo, ADM. 1/2242, PRO; diario del capitán del *Swallow*, ADM. 51/954, PRO; diarios del teniente de navío del *Swallow*, ADM/L/S564, NMM. <<

[14] Davis, pp. 240-245. <<

[15] Capitán A. Dewar (compilador), *The Voyages and Travels of Captain Nathaniel Uring* (Londres, 1928), p. 106. <<

[16] Davis, p. 345; James Walvin, *The Slave Trade*, p. 318. <<

[17] HCA. 1/99.3, PRO. <<

[18] *Ibid.* <<

[19] *Ibid.* <<

[20] Juez ordinario de Newgate, *His Account of the Behaviour, Confession and Last Speech of Capt. Alexander Dolzell* (Londres, 1715). En el NMM se conserva un ejemplar. <<



[21] Brooks, p. 49. <<

[22] *Ibid.*, p. 50. <<

[23] Dow y Edmonds, p. 112. <<

[24] Vanderbilt, p. 105. <<

[25] Reverendo 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 who were cast away in the Ship Whido, on the Coast of New-England, April 26, 1717... With some Account of the Discourse had with them on the way to their Execution. And a Sermon preached on their Occasion* (Boston, 1717). Vanderbilt cita ampliamente este opúsculo (pp. 106-112). <<

[26] Dow y Edmonds ofrecen un relato pormenorizado de los últimos días de Fly y su tripulación, pp. 335337. <<

[27] CSPC, vol. 1724-1725, núm. 102. <<

[28] Poema citado por Dow y Edmonds, p. 307. <<



## **Epílogo**

[1] Para información sobre la piratería moderna, véanse: Eric Ellen, *Piracy at sea* (International Maritime Bureau, Londres, 1992) y Villar, *Merchant Shipping Notice* núm. M1517, y *Piracy and Armed Robbery* (HMSO, Londres, 1993). <<

# Apéndice I

[1] El capitán Ogle encontró 187 blancos y 67 negros vivos a bordo de las naves piratas de Bartholomew Roberts. Los esclavos negros no fueron sometidos a juicio. De los blancos, ahorcaron a 52; a 20 los sentenciaron a siete años de trabajos forzados en las minas de Cape Coast, a 2 les suspendieron la condena hasta que el rey tomara una decisión, 17 fueron condenados a permanecer encarcelados en Marshalsea, a 77 los absolvieron y 19 murieron antes de la celebración del juicio. (Carta del capitán Ogle del 5 de abril de 1722. ADM. 1/2242, PRO.). <<

## **Apéndice II**

[1] G — cañones giratorios (de modo que  $10 + 2G$  significa 10 cañones montados en cureñas y 2 cañones giratorios). <<

## Apéndice III

[1] Estas listas de barcos no incluyen los «Buques en el reino», las «Naves de guardia en Chatham, etcétera» y los bajeles «De travesía por el extranjero». <<



## **Apéndice IV**

[1] Tabla del recorrido de cada jornada durante la primera mitad de abril de 1686, reproducida del libro de Dampier *A New Voyage Around the World*. Dampier describe la tabla con las siguientes palabras:

«La tabla consta de siete columnas. La primera corresponde al día del mes. La segunda columna contiene el rumbo diario o el punto del compás al que arribamos. La tercera ofrece la distancia o longitud de dicho rumbo en millas italianas o geométricas (a un promedio de 60 por grado) o los progresos hechos cada día por la nave, que siempre se consignan de un mediodía al siguiente. Como el curso no siempre se hace en el mismo rumbo en línea directa, la cuarta y la quinta columnas muestran la cantidad de millas que cada día recorrimos hacia el sur y hacia el oeste, así como cuál de las últimas fue nuestro derrotero principal en esa jornada... La sexta columna indica la latitud en la que nos encontramos cada día, en la que E. significa estima según el movimiento de las correderas y Ob. se refiere a la latitud por observación. La séptima columna indica viento y condiciones».<<