

LA PIRATERÍA: ¿UN OFICIO SÓLO PARA HOMBRES? «A todas las mujeres para que no se dejen humillar por los hombres, a todas ellas».

Geniber José Cabrera Parra

Resumen

La piratería, ejercicio con fin lucrativo, nació hermanada a la navegación cuando apenas la mar se convertía en un medio de provecho económico-comunicacional. Muchas ciudades, distantes entre sí, comenzarían a experimentar un creciente intercambio comercial y cultural cuando los hombres de unos y otros pueblos se relacionaron. Incipiente aún, el dominio de los mares, los navegantes en pequeños bajeles transportaban sus mercaderías y especias sin perder de vista las costas de Tierra Firme, es decir, una circunnavegación de cabotaje. Floreciente ya, la actividad mercantilista, traería consigo un despertar afanoso por la aventura en un puñado de atrevidos que verían en el comercio marítimo la posibilidad de alcanzar fortunas fáciles; pronto, los depredadores iniciarían una etapa de asaltos y robos a embarcaciones y poblaciones costeras. La ambición por la riqueza crecería a niveles tan desmedidos que muchos hombres se agruparían para formar escuadras piráticas que se encargarían de merodear por los mares en busca de buenas presas para asestarles mortíferos golpes que darían al traste con magníficos botines. Hasta las mujeres, con espíritu libertario y ganadas a la aventura, se echaron al lance y surcaron los mares pirateando con igual, o mayores fuerzas que las masculinas. Las hazañas de los hombres y mujeres piratas quedarían inscritas en los memoriales de la historia; con tratamiento, además, debido a las fascinaciones de sus gestas, a cargo de la literatura. Obras completas, históricas y noveladas, dejarían abierta para la posteridad un debate entre ficción y realidad, entre Historia y Literatura.

Palabras clave: corspiraterismo, lucrativo, acecho, navegación.

Summary

The piracy, exercise with lucrative end, was born mated to the sailing when you grieve the sea he/she became a means of profit economic-comunicacional. Many cities, distant to each other, they would begin to experience a growing commercial and cultural exchange when the men of some and other towns were related.

Incipient still, the domain of the seas, the navigators in small ships transported their merchandises and spices without losing of view the mainland costs, that is to say, a coastal traffic circumnavigation. Flourishing already, the mercantilist activity, would bring I get a laborious awakening for the adventure in a handful of daring persons that they would see in the marine trade the possibility to reach easy fortunes; soon, the depredadores would begin a stage of assaults and robberies to crafts and coastal populations. The ambition for the wealth would grow at levels so limitless that many men they would group to form squads piráticas that would take charge of marauding for the seas in search of good preys to deliver them murderous blows that would give to the fret with magnificent booties. Until the women, with liberal spirit and won to the adventure, they threw to the one she rushes and they furrowed the seas pirating with same, or bigger forces that the masculine ones. The feats of the men and women pirates would be inscribed in the briefs of the history; with treatment, also, due to the fascinations of their gestes, in charge of the literature. You work complete, historical and novelized, they would leave open for the posterity a debate between fiction and reality, between History and Literature.

Key Words: Corsopiraterismo, lucrative, watches, sailing.

I. CONSIDERACIONES GENERALES

La vida de a bordo en un buque por muy pequeño o grande que fuese, suponía riesgo, astucia y voluntad. Sólo los hombres fuertes y preparados para la guerra y la mar, podían conquistar un puesto en las Armadas Reales de cualquier reino. Rigurosas exigencias pretendían darle a cada Corona los mejores ejércitos y tripulaciones.

El tornaviaje entre el Nuevo y Viejo mundo exigía para la larga y peligrosa travesía, flotas de grandes calados y capacidad de almacenaje para lastrarlas con los tesoros explotados en tierras y aguas americanas. Convertidas las flotas de la *Carrera de Indias* en presas fáciles para los piratas, se hacían acompañar por otras tantas aderezadas de cañones para escoltarlas y protegerlas de los depredadores pillos del mar.

Los buques reales y los utilizados por los corsopiratas, prescindían de un trabajo de altura para poder vencer los inmensos espacios oceánicos entre ambos mundos y las distintas adversidades impuestas por la naturaleza y el propio hombre. ¡Quiénes más para esas proezas! que los exquisitos marineros de buena

formación naval. Ellos, únicamente ellos, y nadie más, podían asumir los destinos de las flotas reales o piráticas; porque en cuestiones de navegación, así lo estipulaban los sinuosos manuales caballerescos que nada ofrecían a las mujeres de espíritu libertario. La marinería regular prohibía a las del *sexo débil* toda posibilidad de enrolarse como merineros; hasta la piratería con sus informalidades profería la exclusión femenina de sus filas, más bien las mujeres se presentaban como elemento desarticulante para la hermandad pirática. Según José Hernández (1995): “En la Cofradía ni se permitía la entrada de mujeres, era una sociedad exclusivamente masculina (...) se trataba de evitar la aparición de formas de vida estables, de compromisos de tipo moral o familiar que debilitaran la cohesión colectiva...” (p. 203). Lucían, pues, las hembras para los sesudos tratados masculinistas, un estorbo a los oficios de guerra y mar.

Apartadas de toda forma de vida naval, las mujeres de espíritu libre se idearon los mecanismos para vencer las arrogantes disposiciones de los hombres. Por lo cual, decidieron hacerles el juego en sus propios terrenos y comenzaron a distraer la atención sobre sus *débiles sexos* cortándose las largas cabelleras, vistiéndose con atuendos masculinos, engolando sus delicadas voces hasta darles decibeles con tonos varoniles, entre otro tanto de argucias que les harían pasar desapercibidas como soldados, marineros oficiales, piratas y hasta negreras. Anne Bonny, Mary Read, la Monja Alférez, María Cruz Gomes, Alwilda y Grace O'Malley; son algunas de las tantas que se atrevieron a demostrarle a los hombres de sus épocas y a la historia futura que no eran tan frágiles, ni tan torpes como se les acusaba. Encargarónse estas mujeres, rectas o ladronas, a no dejarse intimidar ellas, ni las suyas por venir.

II. LA PIRATERÍA ENTRE EL GÉNERO HISTÓRICO Y LITERARIO

El hombre enfrentó la mar después de haber superado los temores en torno a este. Monstruosas serpientes de dos cabezas, dragones escupe fuegos, seres extraños dormitados en las profundidades de las aguas depredadores de carne humana; *eran*, apenas, unas de las tantas criaturas de acecho que creíanse estar en guarda por los más atrevidos. Fabulosas historietas narraban los episodios en los cuales los demonios de la mar se daban festines con los cuerpos desgarrados de los hombres osados a desafiarlos, por el apetito voraz de las bestias que nunca era satisfecho.

La necesidad de mercadear entre pueblos distantes prescindía del agua como medio y, las hazañas de muchos marinos daban cuenta cierta de que los únicos riesgos no eran otros, si no los impuestos por la propia naturaleza: la mar picada por los fuertes vientos, arrecifes coralinos cortantes, entre otros. Las ventajas comunicacionales ofrecidas por los mares captarían la atención, cada vez más, de los hombres dispuestos a sacarle provecho a primitivas rutas marítimas comerciales. Atrás, habrían de quedar progresivamente los quiméricos cuentos de fascinantes monstruos adueñados – según se cría – de todos los mares. Sin embargo, no es menos cierto que, la mitología tejida en torno a los peligros que significaba enfrentarse a la mar, haya impedido un auge acelerado a la navegación, la cual, más bien, experimentaría su crisol a partir de la Edad Media; sin perder de vista, por supuesto, que las pugnas por dominar algunos espacios acuáticos se remontan a la propia historia de la humanidad cuando fenicios, griegos, cartagineses, romanos entre otros pueblos antiguos, hicieron de la mar su objetivo principal.

En la Baja Edad Media los pueblos costeros europeos habían vuelto a navegar. La mar era todavía un tenebroso hervidero de seres fantásticos, pero la redescubierta prosperidad que ofrecía el comercio con países lejanos impulsó a los navegantes a desafiarlos. Siempre sería mejor naufragar en brazos de una sirena que ahogarse en el aburrimiento en la inmóvil teocracia feudal. La renovada habilidad técnica, al hacer posible la fabricación de galeras solemnes como catedrales y de cocas alterosas como castillos, también debió influir. Aunque los filaretos o los altos bordos de unas y otras podían defender a los tripulantes contra tritones y serpientes marinas, no resultaban tan útiles frente a los abordajes de otras tripulaciones más decididas... (González de Vega, 2000: p. 9)

Superados los complejos temerarios para servirse de las grandes ventajas de la mar, comenzaron los hombres más atrevidos asirse de la navegación de cabotaje¹ para darle inicio a un incipiente tráfico comercial, fundamentalmente, alrededor del Mar Mediterráneo, que se iría proliferando hasta abrazar un tanto después el Mar del Norte europeo. Más tarde, mezcladas las características de las embarcaciones mercantes mediterráneas con las norteñas y viceversa, surgirían naves capaces de ser arrojadas a largas travesías más allá de las costas, permitiendo dominios marinos apartados de las circunnavegaciones por Tierra Firme, desarrollándose un tipo de intercambio mercantil de suma importancia, cubriéndose, además, mayor ámbito geográfico.

Los países europeos con la aplicación de técnicas más avanzadas de navegación y con barcos de mayores calados y bodegas con más capacidad de almacenaje para los productos destinados a las ventas o intercambios; lograron una suntuosa ruta marítima que comunicaría a sus principales ciudades, entre las cuales habrían de repartirse las factorías para garantizarse así, privilegios y seguridad en los mares. Flandes, Brujas, Lübeck, Hamburgo, Castilla, Navarra, Santander, Bilbao, Deva, Fuenterrabía, Bayona, Lisboa, entre otros pueblos, experimentarían un intenso tráfico comercial y un importante crecimiento económico².

Los avances de los sistemas de navegación trajeron consigo nuevas oportunidades económicas e imperialistas; porque además de revitalizarse las finanzas de los distintos países europeos, se abrirían las posibilidades de conquistar nuevos territorios más allá de las propias fronteras. El ejemplo más concreto sería la conquista y colonización de un Nuevo Mundo, más tarde conocido como América. Todo parecía ser perfecto, pero, en el dominio de los mares participarían también, los hombres que no buscaban acrecentar sus reinos, sino sus bienes, y cuál mejor oportunidad para ello que echarle manos – en principio – a los barcos mercantes del Mar del Norte – luego – a los que cubrían la ruta marítima de la *Carrera de Indias*, casi siempre cargados de oro, plata, perlas, y demás joyerías explotadas en las colonias americanas por los españoles y portugueses.

América, colonizada por los hispanos se convirtió en la manzana de la discordia. Francia, Inglaterra y Holanda olvidarían sus otroras relaciones mercantiles con los españoles – principalmente – para darle paso a una avanzada contra estos en su pretendido y mezquino exclusivismo colonial. Idearon, los franceses primero, después los ingleses, para quebrantarle a Castilla sus dominios, contratar los servicios de los mismos aventureros que desde aguas mediterráneas subían al mar septentrional europeo para atacar sus naves mercantiles y robarles los productos destinados a los intercambios y negociaciones.

Desgraciados y verdugos convinieron para hacerles frente a los hispanos en calidad de corsarios, los reinos de Francia e Inglaterra otorgaron patentes de corso a los aventureros más sanguinarios y temibles que aceptaran como patronos a los monarcas de estos reinos, respectivamente; éstos, a su vez, les proporcionarían además de los permisos reales, naves, armamentos y vituallas; pero, preferiblemente se contrataban hombres que poseyeran sus propias indumentarias, pertrechos y barcos. Las coronas antagónicas a Castilla ofrecían a sus nuevos *empleados reales* un porcentaje de lo usufructuado por la vía del corsopiraterismo³.

Avalancháronse, pues, contra los pueblos novohispánicos las jaurías de aventureros sedientos de riquezas fáciles. A los reyes de Francia e Inglaterra sólo les restaría aguardar por los botines que sus hugonotes franceses y perros isabelinos, - como se les conocía a unos y otros - les traerían para acrecentar sus arcas y dominios; porque además de codiciar bienes, los monarcas adversos a Castilla, también deseaban poseer colonias propias en América para garantizarse la expansión de sus reinos y el constante abastecimiento de los bienes autóctonos del Nuevo Mundo.

Llegaron al paradisíaco Edén americano las escuadras de franceses y luego, la de los ingleses, para hacer de las suyas cual si estuvieren en la tierra prometida ofrecida en las Sagradas Escrituras, en donde tomarían para sí, en nombre de sus patronos reales, lo que osase atravesárseles y les proporcionasen fortunas fáciles.

No concluía aún la primera mitad del siglo XVI, cuando se hicieron presente en América los temibles y facinerosos corsopiratas. La piratería, un oficio tan ancestral como los propios orígenes de la navegación, llegó a las aguas atlánticas del Caribe y desde allí tomó espacios territoriales en sus islas, islotes y cayos para desplegar los macabros operativos de asaltos, quema, robo y destrucción a las distintas plazas coloniales de Tierra Firme. Desde mediados del siglo XVI, a lo largo del XVII y bien entrado el siglo XVIII, se hicieron presente en las aguas americanas, sinnúmeras escuadras de corsarios y piratas, que después se convertirían en corsopiratas; porque bullían en el Nuevo Mundo de tal manera las riquezas, que muchos de esos aventureros a quienes los reyes de Francia e Inglaterra les habían otorgado patentes de corso, una vez en América, ante tantas posibilidades de hacerse ricos fácilmente, se olvidaron de sus compromisos reales y decidieron bajar de las pértigas de los buques que tripulaban, los pabellones que representaban los escudos y armas de los reinos con los cuales habían contratado, decidiendo, enarbolar sus propias banderas negras y hacer **Consejos Piráticos** en los cuales tomaban sus propios destinos y gobierno de a bordo. Esgrimidos sus dictámenes y votados en dichas asambleas los resueltos para ser aprobados o reprobados por la mayoría de los tripulantes, daban forma jurídica a las próximas correrías piráticas por venir; es decir, creaban su propia organización antes de hacerse a la mar para que quedase bien claro, entre otras cosas, las posteriores reparticiones de los botines usufructuados por vía de los acechos y robos. Es tal la magnitud de los corsopiratas por separarse de los destinos y suerte a los que estaban *obligados* según los convenimientos prescritos, que en los Consejos asumían un tipo de indemnizaciones para quienes al momento de asediar una plaza o barco mercante resultaren heridos y/o mutilados de alguno de sus miembros⁴.

... las recompensas y premios de los que serán heridos o mutilados de algún miembro, ordenando, por la pérdida de un brazo derecho seiscientos pesos o seis esclavos, por la izquierda cuatrocientos pesos o cuatro esclavos, por ojo cien pesos o un esclavo, y por un dedo tanto como un ojo; todo lo cual se debe sacar del capital o montón y de lo que se ganare... (Exquemelin, 1999: p. 74)

Pulularon de tal manera los corsarios y piratas, o lo que es igual, los corsopiratas en América, que entre los siglos XVII y mediados del XVIII, *engendraron* nuevas formas de aventuras; es decir, del parto forzado por el corsopiraterismo, nacieron los bucaneros y después los filibusteros.

Las conjunciones que pudieran suscitarse de los nombres y oficios entre unos y otros resultan un tanto peligrosas. Lucena Salmoral (1994) refiere que:

... introducir una nomenclatura para ellos resulta extremadamente peligroso y arriesgado, dada la susceptibilidad existente sobre la temática, pero es necesaria cuando tratamos de hablar con propiedad de este oficio ambiguo. Se nos ocurren varios términos como corsopiratas, corsoratas, coratas o, simplemente, el de corsarios-piratas... (p. 38)

Corsarios, piratas, corsopiratas, corsocontrabandistas, bucaneros, filibusteros, filibucaneros, corsofilibusteros, corsobucaneros; son sólo algunas de las tantas denominaciones que pudieran acuñárseles por las similitudes y diferencias de sus actos. Pero, lo que si resulta extremadamente cierto y sin ningún riesgo; es aseverar que todos perseguían el mismo fin, es decir, el lucro.

Muchos aventureros por sus actuaciones alcanzarían la fama y un sitio en la historia, otros, a pesar; ni siquiera se les conocerían sus nombres o apodos. Fueron tantos los que persiguieron las riquezas a través de la vil actividad pirática, que como enjambres de langostas devoradoras de todo a su paso, llegaron, hicieron daño y se marcharon a dilapidarse las fortunas en unas bacanales en las que se consumían lo robado en una sola noche.

Cuadro Nº 1. Galería de piratas, corsarios, bucaneros y filibusteros que conquistaron notoriedad por sus facinerosas actuaciones y oficios

Nombre	Seudónimo	Descripción biográfica y otros aspectos
Boudewijn Hendriks	Balduino Enrico (nombre dado en español)	Burgomaestre de Edam, un gran marino de la Compañía de las Indias Occidentales. Atacó a Venezuela, murió por fiebres el 2 de julio de 1626.
Bartolomeu	-	Pirata de origen portugués que atacó a Cuba en 1662.
Diego Grillo	Diego Mulato	Cubano nacido en 1555, se alistó al servicio de Drake.
George Clifford	El Conde de Cumberland	Noble inglés convertido en pirata, operó en Lanzarote y en Puerto Rico.
Jean-David Nau	El Olonés	Fue bucanero y después abrazó el filibusterismo, de origen francés atacó a Maracaibo y Gibraltar 1668.
Cornelius Goll	El Pata de Palo Holandés	Se embarcó como corsario de su país, merodeó a Cuba, 1629.
François le Clerc	El primer Pata de Palo de la historia de la piratería.	Actuó como verdadero corsario, francés al servicio de Enrique II, 1553.
Roverbal Jean-François de la Roque	Los españoles lo llamaban Roberto Baal	Noble francés que abrazó la piratería, participó en los viajes franceses del descubrimiento de Canadá. En 1544 tomó Cartagena.
Edgard Mansvelt	Para los españoles, Mansofar	Filibustero holandés a cuyas órdenes se formó Henry Morgan. En 1569 asalto a Santo Domingo.
Francis Drake	-	Nació en 1540 ó 1545 en el seno de 11 hermanos. Fue tan temible este hugonote que su cadáver fue colocado en una caja de plomo y arrojado al agua de la bahía.
François Grammont	Para los españoles, Agramont	Francés nacido en París en 1650, de familia pudiente. Se hermano en la Cofradía de la Costa, en la isla de La Tortuga.
Henry Morgan	-	El más grande de todos los filibusteros. Hizo de las suyas en El Caribe, pero por no hallarse culpable de nada se le premió con título de caballero y nombrado Teniente de Gobernador en Tansia.
Jacques Sore	-	Fanático hugonote, asesino de 38 jesuitas que se dirigían a Brasil. Actuó con Le Clerc y Blondel en 1554.
Jacques L' Hermite	-	Marino hugonote refugiado en Holanda, alistado en la Compañía Holandesa de las Indias Orientales.
Jean-Baptiste Ducasse	-	El último jefe de los filibusteros franceses. Hugonote.
Johann Adrian Hauspater	Juan Pater, para los españoles	Gran marino holandés que participó en El Caribe a principio del S. XII. Murió el 12 de septiembre de 1631.
John Hawkins	Juan Hachins, para los españoles	Corsario, luego corsocontrabandista, actuó con un proceso negociador forzado en Margarita y Borburata, 1567.
Jean Fleury	Juan Florín, Juan Florentino o Florín (es posiblemente Giovanni Verrazzano)	Armador de origen italiano; en 1571 apresó cerca de Las Azores y Las Canarias una flotilla de 7 navíos cargados con el tesoro de Motecuhzoma, valorado en más de 58.000 barras de oro, enviado por Cortés tras la conquista de México,
Laurent de Brafb	Lorencillo, para los españoles	Hombre de estatura muy baja que sirvió como corsario en la Marina Real española después que le indultaron sus actos anteriores como filibustero.
Nicolás Van Horn	Llamado por los españoles Banoren	De origen holandés, marino de su país que desertó y se enroló en la marina francesa. Murió en 1683.
Pierre Le Grand	Llamado Pedro el Grande	Fue el primer bucanero que tuvo éxito como pirata.
Pieter Heyn o Pieter Pietersgon	-	Avezado marino holandés que comenzó su carrera hacia 1593, actuó siempre contra los españoles.
Rock el Brasileño	-	Nacido en Holanda, pero criado en Brasil. Como capitán filibustero recorrió El

Fuente: Lucena Salmoral, Manuel (1994). *Piratas, Bucaneros, Filibusteros y Corsarios en América. Perros, mendigos y otros malditos del mar*. pp. 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287 y 288. Elaboración propia.

Todos los aventureros comprometidos con la piratería en cualesquiera de las tipologías y denominaciones que pudieran acuñárseles, serían en definitiva, miembros de una gran cofradía de ladrones que se adueñaron de las atlánticas aguas americanas con la inicial intención francobritánica de romper el monopolio hegemónico-exclusivista hispano; pero, que terminarían un tanto después, esos piratas de infinitos nombres, actuando a sus anchas y movidos por sus propias voluntades; incluso, una vez alcanzadas colonias por Francia, Inglaterra y Holanda, se volvieron contra estos, al igual que lo habían hecho contra las riquezas y posesiones de la católica monarquía española.

La historia de América quedaría sometida a los designios de los piratas por más de dos largas y azarosas centurias. Las persecuciones, los castigos y las penas, no bastarían para acabar con las prácticas piráticas, que como hierba mala después de la poda volvía a resurgir; a veces, con mayores fuerzas.

Los piratas cometieron sus actos en América sin mayores sobresaltos a través del tiempo, salvo algunas que otras pequeñas escaramuzas sostenidas con sus perseguidores, los españoles, sobre los cuales, casi siempre, terminaban imponiéndose dadas sus diestras condiciones como marineros y la superioridad de sus pertrechos armamentísticos. Nada, en lo absoluto, parecía contrarrestar la vil actividad que como una gran infección propagóse por todos los vericuetos y recodos americanos. Adueñándose, los facinerosos aventureros de los mares y ciudades costeras de tal manera, que merodeaban de un lugar a otro como si estuvieran en sus propias casas. Pero como reza el viejo adagio, nada puede ser eterno, y el exterminio de los piratas vendría precisamente en manos de los reinos con los cuales sus ancestros en siglos anteriores habían contratado, como se ha referido con anterioridad; conquistadas posesiones ultramarinas por las coronas antagónicas a Castilla, comenzaron estos a cazar a los piratas uno tras uno hasta que desapareciera la última bandera negra en aguas americanas, porque franceses, ingleses, holandeses y, hasta suecos no estaban dispuestos a soportar un mal del cual ellos mismos habían logrado asirse para fracturarle la supremacía a los hispanos.

No se despidió la piratería sin dejar sembradas sus huellas en la Historia, de hecho, la historia de América desde la segunda mitad del siglo XVI hasta buena parte del XVIII sería coronada por la lucrativa actividad que para entonces eferveció, a tal punto, que se hizo dueña exclusiva del devenir histórico americano en un decurso temporal de casi dos centurias.

En ese quehacer de luchas y creaciones, de encuentros y contingencias, de fantasías y crueldades, América ha pretendido con poco éxito armar el rompecabezas de su propia historia, distinta a la escrita por el monólogo de los vencedores. En ese autismo histórico ha quedado al margen la otra visión, la de los vencidos, de negros, indios, criollos y mestizos, incluyendo la representada por otros colonizadores europeos que competían por la rapiña del Nuevo Mundo, distinta a la liderizada por España y Portugal, agrupados bajo la eufemística designación de piratas. (Rafael Salazar, en el prólogo de la obra de Tabaré Güerere, 2001; p. 8)

Los episodios de las correrías piráticas fueron tantas y, de tantos actores, que toda una gran fascinación hubo de girar a su alrededor para darle a las gestas verdaderamente históricas, un carácter novelesco de historietas narradas en la simplicidad de cuentos para dormir a los niños. Encargóse de atrapar para sí la literatura, el torrencial del hecho histórico de la piratería, difundíendole a través de los tiempos como evento que sólo es posible en el imaginario de los hombres, porque no podían ser de otra forma abordados esos eventos, si no mediante el mito y la leyenda. ¿Existió barbanegra, barbarroja, el pata e' palo?, ¿Será cierto lo del pistolón, el parcho en el ojo, el brazo mitad humano, mitad gancho?, ¿Fueron capaces algunas mujeres de atreverse a alistarse como piratas y luchar aguerridamente? Estas y otras interrogantes, únicamente tendrán respuesta cierta cuando se atrean los que fueron somnolidos en su niñez con los cuentos de piratas, a romper el hilo entre la ficción y la realidad.

Empero no debe quitársele valor a la literatura que versa a su manera al piraterismo y sus piratas, porque en la mayoría de los casos, desde los aspectos reales, comienza a construirse toda la narrativa que al fin de cuentas habrá de triunfar. Entiéndase, además, que es ese el objetivo esencial del subgénero de las novelas de piratas. Según José Hernández (1995):

Las novelas constituyen un subgénero dentro del amplio capítulo de la novela de aventuras. Sus orígenes cabe situarlos casi en el mismo momento en que se producían las últimas peripecias de los auténticos filibusteros. Relatos como los de Exquemeling, el padre du Tertre o William Dampier habían creado un clima propicio y aficionado a un público atraído por los escenarios exóticos y por lo que tenían las vidas de los piratas de transgresión y de aventura. (p. 279)

El estudio de la piratería, en especial, la americana, es un trabajo cuesta arriba dado que se adolece de material impreso y la mayor fuente de información reposa en gran medida entre los archivos americanos y españoles. La literatura, sin mayores complicaciones ha sabido sacarle partida al asunto.

III. LAS MUJERES PIRATAS: ¿FICCIÓN O REALIDAD?

Al *sexo débil* (mal llamadas así las mujeres), no se le daba participación en las Armadas Reales de ningún reino, oficio que, más bien se reservaba con exclusividad para los del *sexo fuerte*. Muy pocos casos se conocen a lo largo de la historia de la navegación en que se hayan enfilado como marineros regulares y debidamente permisadas ciertas féminas; de no ser salvo que en uno u otro caso muy particular. La aventura marítima no era del todo así, algunos creían que las mujeres también tenían sus virtudes para echarse a la mar.

En las postrimerías del siglo XV, Diego de Valera proponía para con las mujeres españolas, una especie de tratado para honrar sus probridades, a propósito de las virtudes de *Santa Úrsula* y sus *Once Mil Vírgenes*. Úrsula recién convertida al cristianismo aseguró su futura santidad; aceptó ella la religión, más no así, el haber sido ofrecida por su padre, el monarca Deconactus al poderoso y pagano príncipe Gevia quien había arribado a Bretaña haciendo alarde de su ostentosa vida real con una numerosa flota y gran cantidad de bárbaros que le servían como sus séquitos personales. El vástago real llegó con la firme disposición de contraer nupcias con Úrsula, mientras sus adúladores exigían para sí al resto de las damiselas propiedad de la santa infanta. Contraria a la oferta del padre, Úrsula pidió al príncipe que le dejase junto a sus vírgenes conocer las naves que componían en grueso de la flota de aquel príncipe, como en efecto accedió para congraciarse con su prometida y sin perder tiempo Úrsula y sus miles de damiselas se prestaron al abordaje, una vez distribuidas entre las distintas naves se echaron a navegar sin dar oportunidad a que las atrapasen. Roma, Marsella, Thule y otras ciudades vieron desfilar el paso de las vírgenes que tras la acometida llegaron finalmente a Colonia en donde secuestraron el botín de la *Palma de Martirio* de áureo fulgor con el cual soñaba siempre la infanta Úrsula. Para Diego de Valera, el suceso le despertó gran admiración y respeto, siendo él un gran armador de corso durante los reinados de Enrique IV y los Reyes Católicos. Cual narrativa literaria parece la proeza de Úrsula y sus vírgenes, pero que históricamente hubo de registrarse el evento, en el que, la

infanta y sus allegadas actuaron como piratas cualquiera que alcanzan su botín como resultante del asalto; primero, el de la flota completa y luego el de una incalculable joya de oro. Este episodio sentó las bases para que se considerara la propuesta de Valera por los españoles, quienes a partir del momento, aceptaron que las mujeres formaran parte de las huestes, en unos casos como combatientes auxiliares en los ejércitos que así las requiriesen, y cuando no los hombres se podían hacer acompañar de sus esposas o barraganas para las labores domésticas de a bordo, o en los regimientos.

A pesar de la condescendencia de los españoles con sus mujeres, no hay registro – al menos público – de la participación femenina, por ejemplo, en las naves que capitaneó el genovés Cristóbal Colón; las cuales toparon con un Nuevo Mundo. Al respecto expone Gerardo González de Vega (2000) lo siguiente:

En el Nuevo Mundo la situación era todavía más favorable a las iniciativas mujeriles. Pues si bien las mujeres no solían formar parte de las expediciones de descubrimientos, sí lo hacían de las que tenían por fin la conquista y población de nuevas tierras. A veces hasta empuñaban las armas y a veces eran el motivo de que las empuñasen sus compañeros, como sucedió en la entrada de Pedro de Osrúa al Dorado, durante la cual la hermosa Inés de Atienza fue la causa de discordia permanente y botín de sucesivos asesinatos, antes de caer asesinada ella misma. (p. 417)

Por más condescendencia española para con sus mujeres con respecto a la participación de estas en sus ejércitos y marinas reales, siempre se les relegaba a los oficios serviles: preparación de alimentos, lavanderas de ropa y cubiertas, calentamiento del catre, administración de las raciones de agua y vino, al igual que la de los botines, entre otras labores de servidumbre. Ante esto, no era fácil para una mujer ganarse un buen puesto de mando y respeto del resto de los tripulantes. Peor habría de ser la situación para las hembras de otros reinos que a diferencia de las españolas no habían si quiera conquistado el enfilarse en sus respectivas marinas y ejércitos aunque fuese como personal de servicio.

La época del despertar comercial, de la avanzada en las construcciones navales por el mejoramiento de las técnicas de navegación, de las campañas exploratorias y de los descubrimientos, fue también, la misma en que se cernían sesudos tratados educativos y se acuñaban con fuerza los manuales (frívolos) caballerescos, entre los cuales, no se concebía la bravura de la mujer. Eran, pues,

los anteriores compendios, las conjuras para darle chance preferencial a los hombres de mar y guerra.

Ante tantas limitaciones para las mujeres atraídas por la vida marina y militar, quedaba abierta otra posibilidad; aunque menos formal, podía ser de igual o superior exigencia: la aventura pirática. En esta actividad, saciarían sus ansias un sinnúmero de féminas que terminarían por demostrarle a los del otro género, de lo que eran capaces. Muchas de ellas, incluso, para poder penetrar entre los tripulantes de los barcos piratas se ataviaron con ropajes masculinos para ocultar su verdadero sexo y poder pasar inadvertidas. Aunque la actividad corsaria y pirática se presentara como una alternativa para enrolarse en las aventuras marinas, siempre existía el recelo vernáculo de a bordo.

En la marinería regular o Armada Real española se suscitó uno de los casos más concretos de celada alguna. Para 1535, armábase en Barcelona una flota dispuesta para la reconquista de Túnez y por órdenes expresas del emperador Carlos quedaba estrictamente prohibido el abordaje de mujeres en cualesquiera de las naves que en conjunto formaban la flota real. La expedición quedó integrada por unos 30.000 hombres de mar y guerra quienes cumplieron con los objetivos trazados de recuperar las tierras tunecinas y, una vez desembarcados todos los marineros, sorprendiéronse, que unos 4.000 de ellos eran damiselas disfrazadas; coladas para estar cerca de sus enamorados.

Estudiar los infinitos motivos que empujaron a algunas mujeres a echarse a la mar, resultaría muy exhaustivo; y ello no constituye el cuerpo teleológico de este trabajo. Sin embargo, la mayoría de los personajes que acá se abordarán, guardan ciertas similitudes; como el hecho de correr tras sus amados hombres, la de una infancia traumática o simplemente el espíritu libertario que conseguiría su satisfacción en las aventuras. Sí, fueron muchas las mujeres involucradas con el oficio corsopirático, las que a escondidas se enrolaron en armadas, e incluso, las que trabajaron como negreros.

Si la piratería más que historia pura y verdadera se confunde literalmente con la ficción, como habría de quedar ante la narrativa fantástica, el hecho de que existieron realmente *mujeres piratas*. ¡Cuántas páginas de historia, fundamentada con las hazañas (¿heroicas?) de esas hembras, se hubiesen compilado! Y, más aún, ¿Cuántas novelas del largo subgénero aventurero se hubiesen escrito?, ¿Cuántas? Pero, ni por una ni por la otra, hasta el presente, se le ha dado al *sexo débil* el verdadero sitio, que con empeño, se han ganado.

IV. BIOGRAFÍA DE ALGUNAS MUJERES PIRATAS

Sin pretensiones cronológicas o de otra índole, se esbozará una aproximación biográfica de algunas de las tantas aguerridas y excelsas mujeres que se involucraron, directa o indirectamente, con actos piratéticos o de simples aventuras. Tal vez, sustentándose, por sus proezas y hasta por sus hombradas. Entre ellas:

Mary Read: Hija en segundo parto de su madre, quien, por anterior relación había dado a luz un varón; el padre de este último se alejó abandonando en plena preñez a su mujer que para entonces era muy joven y alegre, por lo tanto, ni corta ni perezosa, se dio al desliz con otros hombres de su edad, y quedó embarazada sin saber quién era el verdadero progenitor de la hembra que hubo de parir, es decir, a Mary Read como se le llamaría a la bebecita nacida en algún lugar de la capital de Inglaterra. La madre con la poca vergüenza que le quedaba se marchó de Londres para refugiarse en el campo de los comentarios malsanos; allí permanecería por más de tres años hasta que decidiera regresar a su ciudad, durante el retiro se le murió su primogénito que como se ha dicho, había sido dejado a su suerte por su padre. Cuando la madre de Mary volvió a Londres a tratar de llevar una vida distinta, se reencontró con el marido, al cual no le confesó de sus andanzas ni del fallecimiento de su hijo, decidiendo ocultarle a este lo sucedido vistiendo a la niña como todo un varoncito. Hasta la madre de aquel hombre se creyó el ardid, quien continuó pasando para el varón una pensión de una corona semanal; sirviéndose de ello Mary Read y su mamá hasta que ella cumplió los trece años de edad, cuando murió *su abuela* se les complicó por entero sus vidas. Mary empezaría a ganarse la vida al servicio de una dama francesa con la cual duraría muy poco. Acostumbrada como estaba a vestirse y comportarse como los varones, no dudó en asirse nuevamente de los atuendos masculinos y se enroló en un buque de armada, cansada pronto de este oficio, desertó y se enroló como soldado en Flandes, en donde le brotó su instinto de hembra y se enamoró de Fleming a quien durmiendo juntos en una tienda le revelaría su sexo. Jurándose los dos amor contrajeron matrimonio inmediatamente después de culminada la campaña bélica. Para la manutención la pareja instaló un pequeño restaurante de comida que lo bautizarían con el nombre The Three Horseshoes (Las tres herraduras), el cual era frecuentado por numerosos oficiales y soldados convirtiéndose pronto en un negocio rentable. Pero, Mary en cuestiones de nupcias tuvo tan mala suerte como su madre, quedó sola por la muerte de su marido y al no poder continuar sosteniendo el restaurante, decayó

a tal punto que habría de clausurarlo. Se vistió de nuevo como hombre y sirvió como soldado de infantería al servicio de Holanda en la flota que cubría las campañas de las Indias Occidentales y el Caribe. La nave donde trabajaba fue asaltada por unos piratas comandados, nada más y nada menos que por Jack Rackham, mejor conocido como Calicó por sus manías de usar ropas interiores de finas sedas. Rackham ofreció a los tripulantes de la desdichada nave pasarse a sus filas, lo que Mary Read no dudó en hacer, ingresando así al mundo de la piratería en la cual prosperaría rápidamente por sus habilidades masculinas en la que se refugió siempre, ganándose el respeto de sus compañeros por como manejaba sus armas y las destrezas para los asaltos. (Ver figura N° 1)

Anne Bonny: Engendrada por un respetable jurista de Country Cork que tenía amores a escondidas con la camarera de su casa en tiempo en que la esposa de este por cuestiones de salud se marchó a reponerse en una casa solariega de campo. Confiado el abogado de que su mujer tardaría algún buen tiempo fuera de casa, no dudó en mantener relación con la mujer de los servicios; pero, por cuestiones del destino la señora decidió regresar a su hogar sin dar aviso, ya establecida en su residencia comenzó a sospechar los amoríos de su hombre con la sirvienta y tendiéndole una trampa al marido, haciéndose pasar por su barragana, lo descubrió todo. Unos meses más tarde nacería una niña como resultado de los amores a escondidas que se llamaría Anne. La esposa a quien el marido le había hecho el amor confundiéndola con la querida, también había quedado embarazada y al tiempo debido dio a luz dos mellizos: un varón y una hembra. El abogado que sospechó del embarazo de su señora, para no quedar en boca del pueblo tomó a la criada y su pequeña Anne y se marchó hacia Carolina; a Anne la vistieron como a un varón para que pasara como el hijo de un pariente entregado al cuidado del jurista. Creció la niña bajo la prosperidad de su padre quien había cesado en su trabajo de leyes por la denuncia que pesaba sobre él esgrimida por su esposa dada su infidelidad; por lo que se convirtió en dueño de una plantación, en Carolina, para que no le faltase junto a los suyos nada en lo absoluto.

Anne se desarrolló como una mujer fuerte y rebelde, tal vez por su propia vida; le fascinaba frecuentar las marinerías y entrada en edad llegó a casa a presentarle a los padres a un marino de quien decía ser su mujer, el muchacho llamado John Bonny presencié el revuelo que causó la noticia en la familia que no aceptó la locura de la joven, quien, en decidido acto se largó con el marinero a Nueva Provincia en donde los Bonny pusieron una taberna que sería próspera por el frecuentar de los hombres de mar, especialmente, los piratas, y uno de

ellos era el famoso Calicó Jack Rackham con quien Anne hizo rápida amistad que no tardó en convertirse en una relación, olvidándose de marido y taberna se enfiló como pirata a las órdenes de su nuevo amor, para conquistar juntos grandes tesoros. Anne se vistió como verdadera pirata de sable y pistolón, aventajándose incluso a los demás tripulantes que desde el principio acompañaban a Rackham. Cualquier nave que se atravesare a la vista de Calicó quedaría a la suerte de este y, uno de esos sería precisamente en el que viajaba Mary Read que unida – como se ha referido – a los piratas, luchó y fue camarada de Anne Bonny quedando ambas con un amplio registro en la historia de la piratería americana.

Caído Jack Rackham en Jamaica en el año de 1721 fue colgado hasta morir al igual que el resto de sus tripulantes piratas, pero a Anne y Mary se les concedió indulto al descubrirseles el verdadero sexo y jurar que estaban embarazadas. Anne, volvió con su padre – el abogado – en Carolina donde pasó como honrada dama de las Colonias. Mary, murió de fiebre en Santa Catalina, ante de lo ocurrido muy poco se supo de ella. (Ver figura N° 2)

Doña Catalina de Erauso: Mejor conocida como la *Monja Alférez* quien se escondía bajo varios nombres para despistar a sus perseguidores; una vez se hizo llamar Francisco de Loyola en momentos en que le robó como pirata 500 pesos al capitán Eguiño. En el Perú era don Alonso Díaz Ramírez de Guzmán. La Monja Alférez, en cuestión, además de usar nombres masculinos igual hacia con sus atuendos; mujer despierta y siempre presta para las acciones tuvo una larga actividad en las correrías piráticas americanas. Cerca del ocaso de su marcada carrera hizo varios tornaviajes entre el Nuevo y Viejo Mundo, España, Italia, Perú, Venezuela, Nombre de Dios, Cartagena entre otras plazas recorridas en Europa y América. Bajo un nuevo nombre, esta vez, don Antonio de Erauso quien había conquistado permiso del rey Felipe IV y del papa Urbano VIII para usar abiertamente ese seudónimo y dedicarse al corso terrestre como arriero en el puerto de San Juan de Ulúa, la Monja Alférez era dada a las relaciones con las mujeres de las colonias, tuvo una agitada vida escogida por voluntad propia y en el año de 1650 en el pueblo de Cuitlaxlta, en México murió don Antonio de Erauso, alférez cambiado en el cuerpo de una novicia exclaustada.

Antonio María de Soto: Nombre con el cual escondía una mujer el suyo propio, tanto así, que no aparecería registrado por ninguna parte el verdadero. Sus andanzas comenzaron en la Marina española alrededor del día 26 de julio del año 1793, enfilado (a) para cumplir con un contrato de 6 años de los cuales para

complementarlos les faltaron los últimos 10 meses. Con figura fresca, de carácter jovial, cabellera castaña y grandes ojos pardos claro, sirvió como marinero de armas tomar en infinitos combates en los cuales se mantuvo hasta el final con firmeza, mientras sus compañeros de a bordo resultaban en muchos de los casos incapaces ante las batallas libradas. Se comprometió más con el curso legal que con cualquier otra actividad lucrativa y de aventuras, lo cierto es, que aunque actuó en marinerías regulares, demostró siempre superioridad ante los más avezados hombres de mar. Descubrieron su sexo ya terminadas sus jornadas y fue tal su empresa que el propio Carlos IV ordenó darle de por vida mercedes con grado y salario de sargento primero.

María Cruz Gómes: La negrera, como se le conocía, de estirpe de negreros provenía, nacida en Portugal para el año de 1790, probablemente en la capital, Lisboa. Su Padre y hermanos mayores trabajaban con la trata de negros de África, ella, María desde muy joven acompañaba a su padre a las colonias portuguesas-africanas y a las costas brasileñas en el Nuevo Mundo. En una de las travesías el viejo capitán enfermó y no podía conducir el barco a puerto seguro, María atrevida y capaz no dudó en tomar el mando, para salvar la nave, la carga y a su padre. Comenzó así esta mujer una larga carrera en la trata y en los combates navales que tuvo que enfrentar en reiteradas oportunidades para defender su orgullo y el de su apellido que bien alto lo había dejado su ya difunto padre.

Alwilda: De origen escandinavo a quien se le considera parte del antecedente de la piratería femenina, vivió hacia el siglo V, hija de un monarca nórdico, por lo que le tocaría siguiendo la tradición casarse con un príncipe de otro reino, el escogido se llamaba Alf y era el hijo del rey de Dinamarca, pero Alwilda opuesta al matrimonio obligado se hizo acompañar de algunas de sus sirvientas y aderezó una nave para darse al lance, una vez en el abierto mar se topó con un barco pirata y las atraparon como rehenes; como caso curioso y muy poco visto en la historia de la piratería, los captores que para el momento no tenían capitán terminaron por elegirla a ella, ya que vieron en Alwilda una persona de mucho temple para la acometida. Sus correrías se hicieron tan famosas que el propio rey de Dinamarca envió una escuadra suya para perseguirla y al frente de esta iba comandando Alf, el príncipe heredero; la reyerta tuvo lugar en el golfo de Finlandia que terminó dándole la victoria al príncipe quien se mostró con Alwilda tan generoso que le hizo saber cuan equivocada estaba en no aceptar su amor y reino. Terminaron convencidos los dos y se casaron convirtiéndose la hija del monarca nórdico, en reina de Dinamarca.

Grace O'Malley: Irlandesa nacida hacia 1530 en Connaught, su padre dueño de buenas posesiones entre las que se contaban varias flotillas dedicadas a la pesca del bacalao, el contrabando, la trata de negros y, por supuesto, a la piratería. Grace, por lo tanto se familiarizó desde muy jovencita con las cosas del mar; hasta que un día sin autorización de su padre ni nadie más, decidió cortarse su larga cabellera y adoptar personalidad masculina que era posible por los atuendos con los cuales se presentaría para hacerse cargo de sus nuevos destinos. Se casó tempranamente y sin perder tiempo se embarazó, después tuvo dos hijos más, pero el destino le hizo una jugarreta con su marido y enviudó, en esta situación su padre la acogió y le delegó hacerse cargo de sus flotas y lucrativos negocios. Se casó nuevamente y se trasladó a Rockfleet Castle en el condado de Mayo, en donde además de establecerse, fue su centro de operaciones por más de tres décadas. Logró imponerse a los desafíos del mundo hostil en que le tocó vivir, murió en 1603 y fue sucedida por su hijo Tibbot.

María la Bailadora: Mujer que enamorada se embarcó en un galera tras los pasos de su amor vestida como hombre, luchó en varias partes, principalmente, en Lepanto.

La Viuda de Ching: Vivió en el siglo XIX y comandó seis grandes escuadras que ejercían la piratería por las costas del imperio celeste, China. De físico agraciado pero resuelta en sus decisiones y de carácter varonil.

V. CONCLUSIONES

Estas mujeres de tantos nombres y sobrenombres, representan una mínima parte de las que quedaron con registros para la historia; pero, como ellas, muchas otras, con igual o mayor espíritu libertario, pasaron inadvertidas por los anales de esa misma historia que no olvidó las hazañas de un puñado de feroces, atrevidos y masculinizados aventureros, pero que no pudo atrapar para sí los episodios valientes escenificados por las otras damas que conquistaron su respeto imponiéndose ante las adversidades de la naturaleza y la de los propios tiempos *caballerescos*.

BIBLIOGRAFÍA

- Exquemelin, Alexander Oliver (1999). *Bucaneros de América*. Madrid. Ediciones Valdemar.
- González de Vega, Gerardo (2000). *Mar brava (Historias de corsarios, piratas y negreros españoles)*. Barcelona, España. Ediciones B, S. A.

Hernández Ubeda, José (1995). *Piratas y corsarios (De la antigüedad a los inicios del mundo contemporáneo)*. Madrid. Ediciones Temas de Hoy, S. A.

Lucena Salmoral, Manuel (1994). *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América. (Perros, mendigos y otros malditos del mar)*. Caracas. Editorial Grijalbo.

REFERENCIAS

Abella, Rafael (1999). *Los halcones del mar. (La gran aventura de la piratería)*. (2ª Edic.). Barcelona. Ediciones Martínez Roca.

Apestegui, Cruz (2000). *Piratas en el Caribe, corsarios, filibusteros y bucaneros, 1493 - 1700*. Madrid. Lunwerg, Editores.

Arciniegas, Germán (1975). *Biografía del Caribe*. Barcelona, España. Printer, Industria Gráfica.

Cipolla, Carlo (1999). *Conquistadores, piratas, mercaderes. (La saga de la plata española)*. Buenos Aires, Argentina. Fondo de Cultura Económica de Argentina, S.A.

De Azcárraga y de Bustamante, José Luis (1950). *El curso marítimo (Concepto, justificación e historia)*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Instituto «Francisco Vitoria». Madrid. Diana, Artes Gráficas.

Defoe, Daniel (1999). *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*. (3ª Edic.) Madrid. Ediciones Valdemar.

López Tossas, Emili (1999). *Síntesis de historia universal: La humanidad en cien fechas claves*. (2ª Ed.) Barcelona, España. Ediciones Península

Pérez-Mallaina Bueno, Pablo E. (1992). *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla, España. Gráficas del Sur.

Notas:

- ¹ La navegación de cabotaje: consiste en circunnavegar sin perder de vista las costas; es decir, navegar hasta donde permita la Tierra Firme alejarse.
- ² La Hansa: fue la federación económica creada para agrupar en intercambios comerciales a las principales ciudades alemanas.
- ³ El corsopiraterismo: es una nomenclatura adecuada al oficio que en América con la arribada de corsarios y piratas, se suscitó, es la mezcla de las actividades entre unos y otros. Los corsarios que con patentes reales llegaron al Caribe, principalmente, se fascinaron de tal manera con las riquezas del Nuevo Mundo, que se olvidaron de los compromisos contratados con las distintas coronas a las cuales juraron servir, y se convirtieron en piratas; es decir, actuaron como corsopiratas.
- ⁴ Las indemnizaciones resueltas por los Consejos Piráticos fueron tan excelsas que más tarde, en tiempo de la Revolución Industrial, fueron acogidas como base para establecer las propias.