

# PIRATAS Y CORSARIOS:

## MODO DE VIDA EN LOS SIGLOS XVII-XVIII



**Nombre:** Danel Intxaurreondo Gonzalez

**Departamento:** Historia Moderna

**Universidad:** Universidad de Barcelona

**Curso:** 2018 – 2019

**Tutor:** Miquel Angel Martinez Rodriguez

## ÍNDICE:

<b>1. RESUMEN .....</b>	<b>3</b>
<b>2. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>4</b>
<b>3. PIRATAS Y CORSARIOS.....</b>	<b>5 – 9</b>
a. ¿Qué son los piratas?.....	5
b. ¿Qué son los corsarios?.....	6
c. ¿Qué lleva a una persona a adoptar este modo de vida?.....	7
<b>4. VIDA COTIDIANA Y RIESGOS EN LA PIRATERÍA .....</b>	<b>10 – 20</b>
a. Preparación de un viaje.....	10
b. Navegación.....	12
c. Peligros a bordo.....	15
d. La sociedad pirata.....	17
<b>5. LOS SIGLOS XVII – XVIII Y LA PIRATERÍA.....</b>	<b>21 – 32</b>
a. Primera fase: periodo de los bucaneros (1650 – 1683).....	22
b. Segunda fase: la Ronda del Pirata (1680 – 1697).....	25
c. Tercera fase: consecuencias de la guerra de sucesión española.....	28
<b>6. CONCLUSIÓN.....</b>	<b>33</b>
<b>7. BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>36</b>
<b>8. ANEXOS.....</b>	<b>38</b>

**RESUMEN:**

Este trabajo es un análisis sobre los fenómenos de la piratería y el corso en los siglos XVII – XVIII, centrándose sobre todo en la piratería. El objetivo es dar a conocer cuál era la forma de vida de este grupo social, así como sus características, y exponer tanto los motivos de las distintas etapas cronológicas como las actuaciones más significativas que llevaron a cabo.

**Palabras clave:** *Piratas, corsarios, Antillas, bucaneros, barco.*

**ABSTRACT:**

This paper is an analysis about phenomenon of piracy and privateering in seventeenth and eighteenth centuries, focusing on piracy. The purpose is to make know the way of living of this social group, as well as their characteristics, and to expose both the reasons of the different chronologic periods and the most important operations they conducted.

**Keywords:** *Pirates, privateers, Antilles, buccaneers, ship.*

## INTRODUCCIÓN

La piratería ha sido objeto de fascinación desde que, en época romántica, se empezaran a escribir historias fantásticas sobre sus aventuras, los tesoros escondidos en islas y los enfrentamientos contra la autoridad de las potencias mundiales. El objetivo de este trabajo es dar a conocer cuál era el estilo de vida de los piratas y los corsarios durante los siglos XVII – XVIII, así como cuáles fueron sus más meritorias actuaciones, con las que consiguieron que hoy en día el mundo se fascine descubriendo sus historias. Para ello, lo fundamental en primer lugar es saber qué es un pirata y cómo se diferencia de un corsario. En segundo lugar, se tratará de mostrar cuáles eran las inquietudes que llevaban a una persona a adoptar esta forma de vida. A continuación, se expondrá cómo se organizaba la vida en una tripulación, tanto a bordo de la nave durante sus largas travesías como cuando estaban en tierra; cuáles eran los peligros que suponía pasarse la vida navegando, así como la importancia misma de los conocimientos de navegación y cómo se organizaba la sociedad de los piratas más allá de su propio barco, es decir, cuál era la cultura colectiva de los piratas.

Una vez conocido esto, se expondrán los tres ciclos cronológicos de actuación de los piratas durante los siglos XVII – XVIII. En primer lugar, está el Periodo de los Bucaneros, que se compone entre 1650 – 1683. Es el momento en el que los bucaneros que ya estaban asentados en las Antillas empezaron a organizarse, a pactar con las grandes potencias y a llevar a cabo acciones importantes, y termina cuando se empieza a legislar tratando de acabar con la fuerza de los bucaneros. La segunda fase se conoce como la Ronda del Pirata (1680 – 1697). Se llama así a las rutas que tomaban los piratas cuando asaltaban barcos y puertos en el Pacífico, pese a que, en menor medida, en esta segunda fase seguían actuando en el Atlántico. Finalmente, el tercer gran periodo de la piratería en los siglos XVII – XVIII sucedió como consecuencia de la Guerra de Sucesión Española, ya que la Royal Navy inglesa redujo su personal en unos 40.000 hombres en tan solo dos años, lo que hizo que muchos marineros decidieran dedicarse a la piratería como forma de ganarse la vida.

Para acabar, se mostrarán las medidas que las grandes potencias tomaron para acabar con esta práctica, tales como el aumento de patrullas navales, el ofrecimiento de recompensas por las cabezas de los piratas, o la promesa de amnistías y perdones reales a los piratas que decidiesen abandonar esta ilícita forma de vida.

# PIRATAS Y CORSARIOS

## ¿QUÉ SON LOS PIRATAS?

La definición de pirata ha tenido y tiene diferentes concepciones dependiendo del autor, ya que el prisma desde el que se mire a este grupo social hará que destaquen unos aspectos y se escondan otros en su definición. Para la Real Academia de la Lengua Española, un pirata es “Persona que, junto con otras de igual condición, se dedica al abordaje de barcos en el mar para robar”<sup>1</sup>. Enrique Otero, en su obra escrita para el Ministerio de Defensa, utiliza la definición de nivel jurídica dada por José Luis de Azcárraga, en la que se define la piratería como “aquella expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener la autorización del Estado”<sup>2</sup>. Sin embargo, más allá de la definición jurídica, afirma que se deben cumplir ciertas características para que un marinero fuera pirata y no corsario. Afirma que, para ser un pirata, este debe amenazar la seguridad y el comercio general, y no solo los intereses de un país. En su opinión, los grupos de insurrectos políticos no se deben considerar piratas ya que su propósito es ir en contra de un Estado o gobierno concreto, y no la amenaza generalizada<sup>3</sup>.

El doctor David Cordingly, autoridad en historia marítima, define a los piratas como “aquel que roba y saquea en el mar”, y añade que según las leyes promovidas por Enrique VIII, no solo se aplicaba a alta mar, sino también a los delitos cometidos en bahías pequeñas, ríos, arroyos y cualquier lugar donde el jefe supremo del Almirantazgo tuviera jurisdicción. El autor distingue además a filibusteros y bucaneros, que fueron piratas que actuaron en las costas de América del Sur y el Caribe. Se conocía así a los bucaneros porque se dedicaban a cazar cerdos en La Española y Tortuga y a ahumar su carne, para venderla en contrabando. Como la mayoría eran franceses y la forma de llamar a este procedimiento en su idioma era *boucaner* (ahumar, curar), adquirieron el nombre de

---

<sup>1</sup> Real Academia Española. (2019). Pirata. En *Diccionario de la Lengua Española* (23ª ed.). Recuperado de: <https://dle.rae.es/?id=T8ktrp2>.

<sup>2</sup> OTERO, ENRIQUE., *Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621 – 1697)*, Ministerio de Defensa, Madrid, 1999, p.35.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 36.

bucaneros. Los filibusteros eran piratas principalmente holandeses, (filibustero viene de “vrijbouter”), que se dedicaban a atacar pequeños barcos y desaparecer rápidamente<sup>4</sup>.

Mirando las diferentes acepciones que dan los autores al concepto pirata, podría decirse que eran grupos de personas que actuaban fuera del amparo de la ley para lucrarse al máximo posible sin rendir cuentas a ningún Estado.

### ¿QUÉ SON LOS CORSARIOS?

El término corsario, por su lado, tienen también muchas definiciones y puntos de vista. Muchas veces se tiende a confundir los conceptos pirata y corsario, utilizándose como sinónimos, o incluso dando a corsario una acepción peyorativa<sup>5</sup>. A nivel jurídico, Azcárraga define el corso como “la empresa naval de un particular contra los enemigos del Estado, realizada con el permiso y bajo la autoridad de la potencia beligerante, con el exclusivo objeto de causar pérdidas al comercio enemigo y entorpecer al neutral que se relacione con dichos enemigos”. Según el mismo autor, el corsario debe poseer una autorización expresa de su Gobierno y abonar una fianza por los posibles abusos que pudiera cometer contra la nave enemiga. Además, solo puede capturar naves del Estado rival y naves contrabandistas que quisieran comerciar con dicho Estado, no como los piratas, que atacaban a cualquiera indistintamente<sup>6</sup>.

A pesar de ser jurídicamente distintas, era fina la línea que separaba a los corsarios de los piratas, y a menudo se confundían, razón por la que ambos términos se utilizan como sinónimos a menudo. Esto ocurría cuando la patente había caducado, había sido retirada o la guerra había acabado, pero la persona seguía llevando a cabo actos contra otros Estados; cuando el corsario disfrutaba de patentes de dos o más Estados; cuando se apropiaba ilegalmente de bienes o barcos en beneficio propio, o cuando se aceptaban patentes pese a la prohibición del Estado de origen del corsario<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> CORDINGLY, DAVID., *Bajo bandera negra*, Editorial Edhasa, Barcelona, 2005, p. 22-24.

<sup>5</sup> OTERO, Enrique, *Los corsarios españoles*, op. cit., p. 35.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 35.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 37.

Stuart Robertson en “La Vida de los Piratas” afirma que los marineros que en tiempos de guerra eran corsarios, acababan siendo piratas, lo que constituía un problema para los países para los que lucharon como corsarios<sup>8</sup>.

Ciñéndonos al origen etimológico de los dos conceptos, corsario tiene su origen en la palabra latina “cursus”, que está relacionado con “carrera”, “correr en el mar”, mientras que pirata viene del griego “peirates”, derivado de “peirao”, que significa “yo intento”, “me aventuro”<sup>9</sup>.

Se considera el corso como una carrera, un oficio con el que ganarse la vida, al tiempo que la piratería es una opción más clandestina, sin reconocimiento oficial.

### ¿QUÉ LLEVA A UNA PERSONA A ADOPTAR ESTE MODO DE VIDA?

La vida como pirata o corsario no era fácil, estaba plagada de peligros constantes. Sin embargo, desde la antigüedad han existido estas prácticas, como su origen etimológico nos hace saber. Los riesgos que suponía adoptar este modo de vida se analizarán más adelante, pero ahora se intentará dar respuesta a qué motivos empujaban a una persona a hacerse a la mar de esta manera, sabiendo que corrían tantos riesgos.

En la Antigua Grecia, según Henry Arderne, las dificultades para la agricultura que había en las numerosas islas del mar Egeo empujaron a la gente a echarse al mar, y con ello a la piratería<sup>10</sup>. Este es un caso específico, pero en el resto del mundo los motivos para vivir así eran diferentes.

La causa principal para hacerse pirata era la idea de hacerse rico y vivir bien. Como el mismísimo Bartholomew Roberts decía:

“«En un servicio honrado, la comida es insuficiente, los sueldos son bajos y el trabajo es duro; en este hay abundancia y saciedad, placer y tranquilidad, libertad y poder; ¿quién no inclinaría la balanza hacia este lado, cuando todo el peligro que se corre, en el peor de los casos, no es más que una o dos visiones agrias de la horca? No, mi lema será: “Una vida corta, pero feliz»”<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> ROBERTSON STUART., *La Vida de los Piratas*, Editorial Critica, Barcelona, 2010, p. 10.

<sup>9</sup> OTERO, Enrique, *Los Corsarios Españoles*, op. cit., p. 35.

<sup>10</sup> ARDERNE, HENRY, *Pirateria en la Antigüedad*, Editorial Renacimiento, Sevilla, 2012, p. 14.

<sup>11</sup> ROBERTSON, Stuart, *La Vida de los Piratas*, op. cit., p. 183.

Bartholomew Robert fue uno de los más importantes capitanes pirata que existió. Sus palabras en este caso son bastante significativas, ya que muestra cómo los piratas tenían asumido que sus vidas eran cortas, pero que aprovecharían al máximo el tiempo que vivieran para hacerlo de la manera más cómoda posible.

Otro motivo para acabar siendo piratas era que, como se ha mencionado anteriormente, la línea entre ser pirata y corsario era muy fina, y a menudo se cruzaba. Este fue el caso del capitán Kidd, corsario inglés al que se le acabaron las presas en el mar arábigo y decidió piratear en las costas indias<sup>12</sup>.

Muchas veces, los capitanes de las naves mercantes eran crueles con su tripulación. Además, estos barcos contaban con pocos efectivos, por lo que los marineros debían hacer mucho trabajo para sacar adelante la nave. Esta crueldad y las duras condiciones de trabajo también empujó a muchos tripulantes al abandono de sus capitanes y unirse a bandas de piratas<sup>13</sup>.

Los marineros que se convertían en piratas lo hacían para escapar del sistema en el que vivían, controlado por los capitanes de mercantes, oficiales de la marina y demás autoridades, y utilizaban la piratería para luchar en su contra.

Como consecuencia de la crueldad a la que sometían los capitanes de mercantes a sus marineros, muchos hombres abrazaban la piratería para actuar como justicieros (siguiendo su propia idea de justicia). En estos casos, al capturar una nave mercante los piratas preguntaban a los marineros si su capitán era bueno o no, y dependiendo de lo que le dijeran lo mataban o lo dejaban vivir. Normalmente mataban a los capitanes, pero hay constancia del capitán Snelgrave, capturado en la boca del río Sierra Leona, al que además de perdonarle la vida le ofrecieron un barco cargado de productos para comerciar, cosa que rechazó por miedo a que lo acusaran de cómplice de pirata<sup>14</sup>.

En 1617 sir Henry Mainwaring, pirata que acabó indultado y que logró un escaño en la Cámara de los Comunes, decía que “nadie, salvo el capitán, el piloto y tal vez un puñado de miembros principales de la dotación, fuera ajusticiado”<sup>15</sup>. Esto hacía que mucha gente

---

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 154.

<sup>13</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., p. 183.

<sup>14</sup> REDIKER, MARCUS, “*Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700 – 1750*”, Cambridge University Press, Nueva York, 1987, pp. 269 – 272.

<sup>15</sup> *Ibidem*, p. 298.



se aventurase a la piratería, como era el caso de numerosos marineros mercantes atacados por piratas que acababan uniéndose a la banda<sup>16</sup>. Para acabar, tras la Guerra de Sucesión Española muchos marineros se encontraron desempleados y, al no encontrar otra salida, decidieron dedicar su vida a la piratería.

Para hacerse cosario, la motivación principal era que se quedaban con un porcentaje del valor del navío capturado. Además, este era un oficio legal y reconocido, lo que animaba a los marineros a ganarse la vida de esta manera y no ser perseguidos por todos los estados<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> ROBERTSON, Stuart, *La Vida de los Piratas*, op. cit., p. 154.

<sup>17</sup> *Ibidem*, p. 10.

## VIDA COTIDIANA Y RIESGOS EN LA PIRATERÍA

Dependiendo de lugar de origen y de actuación de los piratas y corsarios, sus costumbres y modos de vida, alimentación, zonas de carenaje y demás eran diferentes. En este apartado, sin embargo, se intentará exponer cuales eran en general las costumbres entre los piratas tanto durante sus largas travesías como cuando se detenían en tierra.

### PREPARACIÓN DE UN VIAJE

Antes de cada viaje había que decidir qué rumbo se iba a tomar. Esta decisión, sin embargo, no la tomaba el capitán. Un aspecto que varios autores destacan y que va más allá de si se encontraban en tierra o en mar, es la organización de los piratas, el modo en que se gestionaban. Al parecer, las sociedades piratas eran muy democráticas: entre todos los de a bordo decidían cuál iba a ser su próxima parada antes de partir, redactaban cláusulas en las que se detallaban los repartos de botines y decidían por votación quién sería el capitán, cuyo poder era absoluto únicamente en momentos de batalla<sup>18</sup>. Como consecuencia de esta forma de elegir el rumbo, si se siguen los pasos de algunas de las naves pirata da la sensación de que zigzagueaban por el mar sin sentido aparente, simplemente siguiendo los deseos de la mayoría de la tripulación a la hora de elegir a donde ir<sup>19</sup>.

Las cláusulas redactadas no hablaban únicamente del reparto de botines, sino más bien estaban pensadas como código de conducta a bordo del barco. La redacción de estos códigos era necesaria teniendo en cuenta la cantidad de piratas que se reunían en el mismo barco. Para controlar que se cumplieran estas cláusulas y se pudiera convivir con facilidad, existía la figura del intendente, que era el representante de la tripulación frente al capitán<sup>20</sup>. Un buen ejemplo de estas cláusulas son las que se han conservado de la tripulación de Bartholomew Roberts, y resumidas serían<sup>21</sup>:

- I. “Cada hombre tiene un voto y derecho a la comida fresca y bebidas de alta graduación conseguidas en capturas, a menos que se vote una restricción por motivos de escasez.

---

<sup>18</sup>EXQUEMELIN, ALEXANDRE Q., *“Piratas de América”*, Los Libros de Plon, Barcelona, 1982, p. 46.

<sup>19</sup>CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., p. 130.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 141.

<sup>21</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., p. 139.

- II. Cada hombre será llamado de uno en uno a recoger su parte del botín de las naves apresadas, y obtendrá una muda de ropa. Si defrauda a la dotación por valor de un dólar, se le abandonará en una isla desierta.
- III. Nadie jugará a las cartas o dados por dinero.
- IV. Las lámparas y velas se apagan a las ocho de la noche.
- V. Los machetes y las pistolas deben permanecer listas para el servicio.
- VI. No se permiten niños ni mujeres<sup>22</sup>.
- VII. Abandonar el barco o el puesto durante la batalla se castiga con la muerte o el abandono en una isla desierta.
- VIII. Quedan prohibidas las peleas a bordo. Las disputas se resolverán en tierra, con espadas y pistolas.
- IX. Nadie puede cambiar de modo de vida hasta acumular 1.000 libras. Si alguien queda lisiado prestando servicio cobrará 800 dólares de las reservas públicas.
- X. El capitán y el intendente recibirán dos partes del botín; el patrón, el contra maestre y el artillero una y media; los restantes oficiales una y cuarto.
- XI. Los músicos descansarán el sábado, pero los otros seis días y noches trabajarán.”

Si se hace un análisis de estas cláusulas, se puede extraer información muy ilustrativa de la vida a bordo de un barco. En primer lugar, el acceso de todos los tripulantes a la comida y a la bebida muestra cierta igualdad entre los piratas, pese a que los que ostentan un cargo reciben una mayor parte del botín, como se especifica en la cláusula X. El capitán Roberts era abstemio, algo poco habitual entre los piratas, y en un intento de reducir las borracheras en su tripulación, las luces del barco se debían apagar a las ocho. Había veces en que los tripulantes de un barco llegaban a perder todo el botín que habían acumulado como consecuencia de las partidas de cartas o de dados, por lo que Roberts se vio obligado a redactar una cláusula donde se prohibían estas prácticas. Uno de los aspectos más relevantes es el hecho de tener un seguro a bordo. Si un miembro de la tripulación era lesionado recibía dinero dependiendo de la gravedad, y tenía un puesto asegurado en el barco hasta reunir mil libras, por lo que no lo abandonaban. Las cláusulas mencionan también la obligación de los músicos de a bordo de descansar únicamente los sábados, siendo estos necesarios para entretener a la tripulación durante las largas travesías marítimas. Los castigos consecuentes por defraudar a la tripulación o a abandonar el puesto de combate eran realmente severos, penados con la muerte o el abandono en una isla desierta. Sin embargo, teniendo en cuenta el tipo de sociedad que era, basado en la hermandad, solidaridad e igualdad, este tipo de actos de traición eran inaceptables.

---

<sup>22</sup> La historia de Mary Reed y Anne Bonny es excepcional. Haciéndose pasar por hombres formaron parte de la tripulación de Cállico Jack. A la hora de ser ejecutadas, consiguieron aplazar la sentencia alegando un embarazo.

## NAVEGACIÓN

La Era Moderna fue la época de los descubrimientos a nivel global. Gracias a los intentos de los portugueses y españoles de encontrar nuevas rutas para llegar a la China evitando a los Otomanos, se hicieron hallazgos geográficos como la arribada al Cabo de Buena Esperanza, en la actual Sudáfrica, en 1487-88 por parte de Bartolomeu Días, o la llegada de Cristóbal Colón a América en 1492.

Estos descubrimientos no hubieran sido posibles si no se hubiesen desarrollado nuevas técnicas e instrumentos para orientarse durante la navegación, como los sextantes, cartas náuticas, almanaques náuticos y cronómetros marinos. Dado que los piratas pasaban gran parte de su tiempo en el mar, era fundamental que a bordo hubiera buenos navegantes que conocieran bien el uso de estos instrumentos para no acabar perdidos en mitad del océano.

Unos de los mejores documentos a cerca de la navegación son los escritos por el corsario, bucanero y explorado inglés William Dampier (1652 – 1715). Hijo de unos granjeros de Somerset, a los diecisiete años inició su carrera como navegante en un mercante con destino a Terranova. En 1673, se alistó en la Marina Real, llegando a estar presente en las batallas de Schooneveld. Lo hirieron en batalla y le concedieron la baja, y uno de sus vecinos, el coronel Heller, le propuso hacerse cargo de su plantación en Jamaica. Acabó volviendo a Inglaterra, donde contrajo matrimonio con Judith, mujer que trabajaba en el servicio personal de la duquesa de Arlington. Tras el matrimonio, partió de nuevo y se unió a diferentes tripulaciones: en 1679 a los bucaneros de Bartholomew Sharp; luego, en 1683 a John Cook; más adelante, en 1685 al capitán Swan y, finalmente, en 1688 algunos miembros de su tripulación se separaron y decidieron actuar por su cuenta. Al volver a Inglaterra en 1691, escribió varios libros y diarios acerca de sus viajes que aportaban valiosísima información sobre nuevas tierras, tribus, animales y plantas. Gracias a sus conocimientos de navegación, entre 1708 y 1711 se unió a una expedición corsaria bajo el mando del capitán Woodes Rogers, lo que le permitió viajar alrededor del mundo una vez más.<sup>23</sup>

Dampier fue, por tanto, uno de los grandes navegantes de la época. Sus escritos nos han dejado mucha información sobre los conocimientos navales de la época moderna, y

---

<sup>23</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., pp. 122 – 125.

sabemos, por ejemplo, que la mayoría de las cartas náuticas aumentaban el ancho del Atlántico en diez grados:

“«En concreto, el señor Canby, [...] 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>24</sup>.

Teniendo en cuenta que un grado equivale a sesenta millas náuticas, estos diez grados de diferencia serían seiscientas millas náuticas. Para hacernos una idea de la distancia que esto supondría, si convertimos este número a kilómetros, dado que una milla náutica son 1,852 kilómetros, la diferencia entre la realidad y las cartas náuticas sería de 1111,2 kilómetros, la cual es una distancia bastante considerable.

La técnica para no perderse navegando por el mar era colocar el barco en la latitud correcta (posición norte-sur) y, una vez alcanzado, virar el barco en la dirección deseada (este-oeste). Así, Dampier explica que para llegar a las 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 un rumbo directo. Cuando estábamos a 40 minutos del ecuador viramos al oeste [...] algunas islas asomaron por la amura de barlovento, otras por sotavento y un puñado directamente delante.»”<sup>25</sup>

Esta descripción de su técnica muestra la imposibilidad de dirigirse en línea recta hasta las Galápagos, por ser imposible de calcular la distancia, y la necesidad de ponerse en el ecuador y a partir de ahí virar al oeste. Dampier anotaba cuidadosamente cada día los avances que hacía durante sus travesías, y parte de esta información ha llegado a nuestros días como se puede ver en el anexo 1, que consiste en un extracto del cuaderno de bitácora de Dampier durante su viaje desde la costa de Méjico hacia la isla de Guam, en el Pacífico, en 1686 mientras navegaba con el capitán Swan.

Todos los barcos piratas y corsarios contaban con al menos un navegante que supiera utilizar las herramientas para medir su posición. Se conocen casos, sin embargo, como el del capitán Woodes Rogers que contrató un piloto de Kinsale para entrar en el puerto de Cork, al sur de Irlanda. Resultó que el piloto era un farsante y no conocía bien las aguas,

---

<sup>24</sup> DAMPIER, WILLIAM, *Dampier's Voyages*, E. G. Richards, Londres, 1906. vol. I, p. 301.

<sup>25</sup> *Ibidem*, Vol. I, p. 126.

y estuvo a punto de encallar en la bahía equivocada. Para evitar estas situaciones los oficiales de los barcos trazaban sus propias cartas de navegación donde anotaban los fondeaderos y arenales. Durante los asaltos a otras naves era muy común que los piratas se llevaran las cartas náuticas ya que contenían información muy valiosa. Anecdóticamente, en julio de 1681 el capitán Bartholomew Sharp asaltó un gran número de naves españolas en las costas de Sudamérica. Los españoles consideraron este un acto de piratería y pidieron a las autoridades inglesas que los juzgaran como tal, pero cuando el capitán Sharp les entregó todas las cartas náuticas robadas a los españoles Carlos II y sus asesores decidieron concederles el indulto, por el gran valor de la información obtenida<sup>26</sup>.

Los territorios en los que actuaban los piratas tenían estrecha relación con las rutas comerciales de las naves mercantes. Así, actuaban mayormente en el Caribe, en el Indico y en las rutas que conectaban América con Europa. Frecuentaban las Bahamas y el Paso de los Vientos entre Cuba y Haití, que eran las vías más utilizadas por los mercantes. También rondaban Madagascar<sup>27</sup>, utilizándola como base de operaciones al atacar las naves que rodeaban Sudáfrica para comerciar con la India y China. Las actuaciones en estos territorios, sin embargo, venían condicionadas por el clima, por lo que en los meses de invierno evitaban las zonas frías y actuaban alrededor del ecuador (Caribe, África, las Azores...) y en verano navegaban al norte hacia costas norteamericanas. Los movimientos este-oeste solían basarse en el comercio triangular de esclavos que practicaban las potencias europeas, por lo que solían ir de América a las costas africanas a por oro, marfil, esclavos y productos exóticos<sup>28</sup>.

En el caso de los piratas del Mediterráneo, los barcos seguían rutas similares desde la antigüedad hasta el siglo XIX, dado que las corrientes de viento y marítimas permanecieron sin grandes cambios. Esto hacía que los piratas conocieran bien los itinerarios de las naves y estuvieran preparados para atacar.

En invierno el Mediterráneo era un mar peligroso, por lo que el comercio marítimo entre los meses de septiembre y abril se reducía. Durante esta época los piratas no solían atacar, excepto los ingleses y los conocidos como *cilicianos*, de los que se quejaba en 1603 el gobernador de Zante porque por la robustez de sus barcos podían actuar durante todo el

---

<sup>26</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., pp. 126 – 128.

<sup>27</sup> REDIKER, Markus, “*Between the Devil*”, op. cit., p. 257.

<sup>28</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., pp. 128 – 130.

año e interrumpían el comercio veneciano. En los meses de verano los piratas aprovechaban para atacar las naves turcas y sirias, tratando de reducir su influencia y poder en las costas del Mediterráneo<sup>29</sup>.

### PELIGROS A BORDO

Pese a tener un buen capitán o un navegante capaz de llevar el barco a cualquier parte del mundo, la vida en el mar no era una vida fácil, estaba plagada de peligros y contratiempos. A bordo de un barco la tripulación se pasaba gran parte del día mojada debido a las olas que chocaban con la cubierta. Además, los camarotes de los barcos estaban constantemente húmedos lo que propiciaba que los marineros se vieran afectados por enfermedades como el asma, sinusitis, bronquitis y debilitamiento de huesos y tendones.

Otro factor de contraer enfermedades a bordo era la alimentación, y en un intento de prevenirlo llevaban a bordo animales vivos para tener carne fresca. Exquemelin, filibustero y cirujano francés que navegó con piratas de la talla de Henry Morgan, en sus libros cuenta que los piratas solían obligar a los porqueros a entregar tantos cerdos como necesitase, amenazándolo con la horca<sup>30</sup> En el caso de las gallinas se comían los huevos hasta que murieran, momento en que se las comían<sup>31</sup>. Gran parte de la alimentación se basaba en las tortugas, comiéndoselas y haciendo sopa con sus caparazones, pero realmente no hacían ascos a nada. Se tiene constancia de que en América del Sur era común entre los piratas cazar serpientes y monos para comérselos.

A pesar de ser famosos por sus borracheras, en los barcos pirata también se bebía agua, y dado que esta permanecía estancada en barriles, beberla podía repercutir en contraer disentería, tifus o cólera. En el caso de los piratas de las Antillas, además, era bastante difícil conseguir agua dulce, ya que tenían prohibida la entrada a muchos puertos y en las islas desiertas no solía haber dónde conseguirla con facilidad<sup>32</sup>.

Pese a las repercusiones que pudiera tener desertar y abandonar el barco, había veces en las que los marineros preferían esto a arriesgarse a enfermar a bordo, ya que la mortalidad

---

<sup>29</sup> ARDERNE, Henry, *Piratería en la Antigüedad*, op. cit., pp. 15 – 17.

<sup>30</sup> EXQUEMELIN, Alexandre Q., *Piratas de América*, op. cit., p. 46.

<sup>31</sup> ROBERTSON, Stuart, *La Vida de los Piratas*, op. cit., p. 203.

<sup>32</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., p. 138.

era muy alta entre los enfermos. Hay diarios de médicos de a bordo que muestran que 35 hombres perdieron la vida por enfermedad en un año<sup>33</sup>.

A bordo del barco existían otros peligros a parte de las enfermedades. Los barcos estaban repletos de poleas, cuerdas, objetos de gran tamaño y peso colgando... un paso en falso, un tambaleo demasiado fuerte o un error mecánico a la hora de manejar alguna polea podía resultar en un error fatal para algún miembro de la tripulación<sup>34</sup>.

Sin embargo, sin lugar a duda el mayor peligro que corrían los piratas y del que hay numerosos testimonios son los naufragios. Un naufragio consiste en la pérdida de una embarcación en el mar, en un lago o en un río, y usualmente son consecuencia de tormentas o batallas navales.

El naufragio más famoso es el que sufrió la tripulación de Samuel Bellamy en el cabo Cod, cerca de Boston, el 26 de abril de 1717. Poco antes, Sam capturó un barco negrero llamado *Whydah* en el Paso de los Vientos. Se dirigía hacia la isla de Block para carenar y reparar la flota, que contaba con cuatro barcos, cuando dio inicio una fuerte tormenta. Durante la noche de tormenta los barcos se alejaron el uno del otro. El barco más pequeño, un pingue llamado *Mary Anne*, apareció en lo alto de una isla yerma. Su tripulación fue rescatada por unos hombres con una canoa, y seis de los siete piratas que tripulaban aquel barco fueron ejecutados un mes más tarde. Las otras tres naves embarrancaron en los bancos de arena y de los ciento cuarenta y seis tripulantes que había en esos tres barcos solamente dos sobrevivieron. El capitán Bellamy murió en aquel naufragio. El 20 de julio de 1984 Barry Clifford, submarinista de cabo Cod, encontró los restos del naufragio de Bellamy, que fue valorado en 400 millones de dólares. Otro conocido caso es el del capitán Charles Vane. En febrero de 1719 un tornado lo pilló desprevenido y su barco acabó hecho pedazos en una isla desierta del golfo de Honduras. Unos pescadores lo rescataron y lo llevaron a Jamaica, donde fue encarcelado y posteriormente ejecutado por piratería<sup>35</sup>.

---

<sup>33</sup> REDIKER, Markus, "*Between the Devil*", op. cit., p. 259.

<sup>34</sup> ROBERTSON, Stuart, *La Vida de los Piratas*, op. cit., p. 12.

<sup>35</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., p. 119.



## LA SOCIEDAD PIRATA

Existía entre los piratas una cultura colectiva. Mas allá de hacer todo lo posible por evitar los conflictos dentro de una misma tripulación, los piratas trataban de no enfrentarse entre ellos. Independientemente del lugar de origen de los piratas, ya fueran españoles, franceses, holandeses o ingleses, rara vez hubo intercambio de cañonazos entre ellos.

Las tripulaciones piratas se protegían unas a otras frente a la fuerza de los Estados, e incluso vengaban a los piratas que habían sido ejecutados. Cuando el *Whydah* naufragó y los tripulantes del *Mary Anne* fueron capturados y ejecutados en Boston, el capitán Edward Teach, más conocido como Barbanegra, se dedicó a capturar y quemar todos los barcos mercantes que zarpasen del puerto de esta ciudad, a modo de venganza<sup>36</sup>. En septiembre de 1720 el temido capitán Bartholomew Roberts destruyó varios barcos vengando a sus camaradas piratas ejecutados y amenazó al gobernador de Virginia con quemar Sandy Point, por ser el pueblo donde se ajustició a los piratas. El gobernador, bajo tal amenaza colocó sesenta cañones para defender el pueblo<sup>37</sup>.

Una característica común entre los piratas es el blasfemar a la hora de hablar. No es que el resto de la sociedad no lo hiciera, pero en el caso de los piratas era muy habitual. Existen muchos testimonios que cuentan que los piratas se pasaban el día mandando al Diablo a los reyes y gobernadores. Es curiosa la anécdota que relata la captura de un oficial británico llamado Plunkett por parte de Roberts:

«“Upon the first sight of Plunkett swore at him like Devil, for his Irish Imprudence in daring to resist him. Old Plunkett, finding he had got into bad Company, fell a swearing and cursing as fast or faster than Roberts; which made the rest of the Pirates laugh heartily, desiring Roberts to sit down and hold his Peace, for he had no Share in the Pallaver with Plunkett at all. So that by meer Dint of Cursing and Damning, Old Plunkett... sav'd his life”.»<sup>38</sup>

En el texto se puede ver cómo el hecho de blasfemar tan rápido o incluso más que el propio capitán Roberts hizo que la tripulación pirata se lo pasara en grande y decidieran perdonar la vida al inglés, pese a ser un oficial de la marina.

---

<sup>36</sup> REDIKER, Markus, “*Between the Devil*”, op. cit., p. 276.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 277.

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 278.

Sin duda alguna el símbolo más conocido de los piratas y por el que se puede reconocer a uno es el tradicional “Jolly Roger”, nombre que se daba a la bandera pirata. Dichas banderas estaban cargadas de simbología, apelando a la muerte, la violencia y a que el tiempo de vida era limitado. La mayoría de las veces el fondo de las banderas era negro (pese a que ocasionalmente era rojo, haciendo referencia a la sangre). Las imágenes grabadas en ellas solían ser tanto calaveras como esqueletos enteros, en cuyo caso estos sujetaban espadas, lanzas, corazones sangrantes o relojes de arena. En el anexo 2 se pueden ver las banderas de los piratas más temidos de la historia.<sup>39</sup>

En el caso de los piratas que navegaron por las Antillas, muchos de ellos se conocieron estrechamente, ya fuera porque las escisiones que pudieran ocurrir en una tripulación y consecuentemente se crearan bandas nuevas, o por haber navegado juntos. Y, pese a no haber navegado conjuntamente, entre muchos de ellos existía algún tipo de conexión. Como se aprecia en el anexo 3, la banda del capitán Hornigold fue una de los más influyentes, creando un linaje que acabaría años después con la ejecución del capitán Phillips. En 1715 su tripulación se dividió y se crearon cuatro escisiones, entre ellas la de Barbanegra. Además, Hornigold navegó aliado con el capitán francés Olivier Levasseur “La Bouche”. Este, a su vez, formó diferentes alianzas con piratas como Bellamy. Muchos de ellos se conocieron en las Bahamas, concretamente en Nassau, lugar controlado por los piratas y utilizado como base de operaciones para descansar y preparar asaltos.

Las autoridades inglesas temían que pudiera crearse una sociedad pirata de carácter internacional, la cual creían que tendría un poder indiscutible en una zona tan poco habitada como las Antillas. Sin embargo, pese a que de una manera u otra la mayoría de los piratas de las Antillas tuvieron algún tipo de conexión, esta conciencia de sociedad diferenciada no llegó a consolidarse de manera internacional, lo que propició la persecución y desaparición de la piratería<sup>40</sup>.

Aunque la piratería no llegara a organizarse en un movimiento de nivel internacional, existe el caso de la Cofradía de los Hermanos de la Costa. Una cofradía es un gremio, compañía o unión de gentes para un fin determinado<sup>41</sup>. En este caso se trataba de la reunión de bucaneros y filibusteros para hacer frente a España, a la que habían declarado

---

<sup>39</sup> *Ibidem*, p. 279.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 281.

<sup>41</sup> Real Academia Española. (2019). Cofradía. En *Diccionario de la Lengua Española* (23ª ed.). Recuperado de: <https://dle.rae.es/?id=9euSTuk>

la guerra. Esta hermandad se cree que fue creada alrededor del año 1638 cuando los españoles atacaron la Isla de Tortuga matando a muchos de los filibusteros y bucaneros allí establecidos, y duró unos sesenta años. Pese a que no hay documentos oficiales de su disolución, a finales del s. XVII la Isla de Tortuga fue casi completamente controlada por los ingleses, lo que hizo que poco a poco los miembros de la cofradía fueran asimilando esa nacionalidad y se convirtieran en colonos<sup>42</sup>.

Esta sociedad, pese a no haber durado mucho tiempo y no estar compuesta por una gran cantidad de personas, contaba con unas leyes muy estrictas que todo hermano debía cumplir:

La primera es que no había prejuicios de nacionalidad o religión. En la cofradía no se tenía en cuenta el origen de sus miembros, y estos no luchaban por su país en contra de algún hermano si se diera el caso.

La segunda es que no existía la propiedad privada. Esta norma no se refiere al botín capturado, sino a las casas de la Isla de Tortuga y a los barcos con los que contaban. Si un filibustero quería llevar a cabo un asalto, debía convencer a la asamblea dirigente de que le prestaran tantos barcos como necesitara, y estos decidían si se los concedían o no.

La tercera es que la cofradía no interfería en la libertad de sus miembros. Los miembros no tenían que pagar impuestos ni tasas por permanecer en la cofradía y eran libres de marcharse cuando quisieran. Además, para la toma de decisiones de la cofradía se recurría a una asamblea. Existía la figura de un jefe que tenía el poder de tomar decisiones solo en tiempos de guerra, igual que en las cláusulas pirata expuestas anteriormente. Además, este jefe podía ser depuesto en cualquier momento.

La última de las leyes básicas de la cofradía era que no se aceptaban mujeres en la misma. Esto se debía a que se temía que la presencia de mujeres pudiera llevar a la desestabilización dentro de la cofradía. Las infidelidades, los celos o la creación de familias podía llevar a crear conflictos entre los miembros, por lo que se prohibieron. De hecho, una de las formas de acabar con la hermandad por parte de las autoridades francesas e inglesas fue enviar barcos con mujeres a la Isla Tortuga para fomentar los

---

<sup>42</sup> FUSTER, BERNARDO, *Piratería Libertaria en el Caribe: Los Hermanos de la Costa*, El Garaje, Madrid, 2009, p. 38.

matrimonios, consiguiendo en muchos casos que se crearan familias y pasasen a ser colonos.<sup>43</sup>

Las leyes de la Cofradía de los Hermanos de la Costa tienen similitudes a las cláusulas de los piratas. Sin embargo, llegaron a ser un grupo social organizado a mayor escala, ya que las bandas piratas no llegaban a ser más de unos trescientos hombres.

Las sociedades piratas desde la base de su creación estaban abocadas al fracaso, ya que no producían nada, no tenían una patria a la que acudir y no tenían un espacio geográfico que les perteneciera. Estas carencias, sumadas a que pese a que todos estuvieran relacionados no se unían más que para llevar a cabo algún asalto, hacía que a largo plazo no fuera posible que la comunidad pirata prosperase<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> *Ibidem*, pp. 47 – 49.

<sup>44</sup> REDIKER, Markus, “*Between the Devil*”, op. cit., pp. 281 – 285.

## LOS SIGLOS XVII – XVIII Y LA PIRATERÍA

Como se ha mencionado anteriormente, la piratería es un suceso que se ha dado a lo largo de gran parte de la historia, teniendo constancia de que existía desde la época de la Grecia Clásica. En este trabajo, sin embargo, se analizará la cronología de los siglos XVII – XVIII, ya que fueron los siglos en los que esta práctica tuvo mayor importancia a nivel internacional, y son los piratas y corsarios de esta época los que han creado un mito romántico alrededor de su figura.

Diversos autores como Rafael Abella o Philip Gosse coinciden en que la piratería en esta época se podría dividir en tres etapas. La primera de ellas, el origen de la piratería en esta época vendría de la mano de la llegada de los franceses a las Antillas, concretamente a la isla de La Española, y su establecimiento allí, convirtiéndose en bucaneros. Por tanto, esta primera etapa se conocerá como el periodo de los bucaneros. La segunda etapa es conocida como la Ronda del Pirata, nombre que recibía la ruta que tomaban los piratas cuando actuaban en el océano Pacífico. El cambio del periodo de los bucaneros a la Ronda del Pirata es consecuencia de las diferentes decisiones políticas tomadas por las potencias para acabar con este grupo, por lo que tuvieron que trasladar su campo de acción a otros mares. Finalmente, el tercer periodo de esta época dorada de la piratería serían los años posteriores a la Guerra de Sucesión Española (1702 – 1713/1715) ya que miles de marineros ingleses se quedaron desempleados en la Royal Navy, y decidieron dedicar su vida a la piratería, por lo que esta práctica vivió un auge inmenso.

Pese a que las etapas de la época dorada de la piratería se dieron entre 1650 y 1730, existieron acciones que fueron precursoras de su auge en la costa este americana. En los años 1533 – 1547 Francia vendió patentes de corso a sus marineros, con lo que estos tenían impunidad a ojos del gobierno francés para atacar naves españolas. Durante estos años, Francia y España estuvieron en guerra durante las Guerras Italianas (1536 – 1538 y 1542 – 1546). El resto de los años, sin embargo, no hubo conflictos oficiales entre los dos países por lo que los ataques de los corsarios podrían considerarse actos de piratería para ojos españoles. Kris E. Lane comenta que el historiador Puel E. Hoffman, en “The Spanish Crown and the Defense of the Caribbean, 1535 – 1585: Precedent, Patrimonialism, and Royal Parsimony” demuestra que durante los años 1533 – 1547 los

franceses tomaron sesenta y seis naves de los españoles, mayormente en costas españolas.<sup>45</sup>

Entre 1558 y 1603 los corsarios isabelinos también atacaron naves españolas, en este caso en aguas americanas. Usaban como pretexto la Guerra de los Ochenta Años (1568 – 1648), la crisis sucesoria en Portugal (1580 – 1583) y la guerra anglo-española (1585 – 1603), y el objetivo principal era debilitar el monopolio de los españoles en América.

Los que más problemas dieron en aguas antillanas antes de la época de los bucaneros, sin embargo, fueron las Provincias Unidas. En el contexto de la Guerra de los Ochenta Años, en las que este territorio luchaba por independizarse del reino de España, las Provincias Unidas llegaron incluso a capturar la flota del tesoro español en 1628, no solo por odio sino también por necesidad, ya que la economía de este territorio se basaba mayormente en el comercio y la guerra lo debilitó enormemente<sup>46</sup>.

#### PERIODO DE LOS BUCANEROS (1650 – 1683)

Como se ha expuesto anteriormente, el inicio del periodo de los bucaneros no es un hecho que no tuviera antecedentes, y tampoco es un acontecimiento aislado del contexto internacional, ya que los sucesos de mediados del siglo XVII fueron fundamentales para entender el porqué de este periodo. En primer lugar, coincide con el declive de España, que perdía fuerza tanto como potencia del Mediterráneo como en ultramar a nivel no solo político sino también económico. En Inglaterra el control estaba en manos de Oliver Cromwell en este momento, hasta su muerte en 1658 y la restauración de la monarquía por parte de Carlos II en 1660. En cuanto a las Provincias Unidas, en 1648 se firmaba la Paz de Münster con la que la corona española reconocía su independencia. Francia en estas fechas vivía el ascenso al trono de Luis XIV el “Rey Sol” el año 1654, cuya dura política antiprotestante hizo que muchos hugonotes franceses se exiliaran entre otros lugares a las Antillas. Finalmente, la creación de nuevas colonias a parte de las españolas en América favoreció la clandestinidad de los piratas.

La llegada de los españoles a las islas antillanas hizo que los habitantes locales murieran por las enfermedades que estos traían, eran obligados a trabajar en las minas de plata del

---

<sup>45</sup> E. Lane, Kris, *Pillaging The Empire: piracy in the Americas 1500 – 1750*. M. E. Sharpe, Londres, 1998, pp. 17 – 23.

<sup>46</sup> *Ibidem*, pp. 62 – 65.

continente o simplemente los obligaban a emigrar. Esto hizo que tanto la fauna local como los animales introducidos por los españoles pudieran reproducirse libremente por la isla. Los primeros bucaneros eran personas obligadas a trabajar en modo servil en las colonias inglesas y francesas. Así, a finales de la década de los 20 del siglo XVII, un grupo de franceses se rebelaron frente al sistema servil y se fueron a Tortuga, pequeña isla al noroeste de La Española, donde montaron su primera base. Como se ha explicado anteriormente, los bucaneros recibían ese nombre porque la técnica de ahumar la carne en francés se llama *boucaner*. Estos nuevos habitantes de Tortuga se dedicaban a vender a los contrabandistas de la zona el *boucan* (la carne ahumada), pero también tabaco y azúcar. Estos bucaneros son los primeros colonizadores de la isla y los creadores de la cofradía de los Hermanos de la Costa, que duraría hasta finales de siglo.<sup>47</sup>

La soberanía de la isla fue cambiando de manos durante el siglo XVII, pero ello no evitó la actuación de los bucaneros en la isla. Durante los años 40, los ingleses estaban interesados en conquistar y colonizar la isla de Providencia, al este de la actual Nicaragua, y los españoles estaban centrados en no permitirlo. En este contexto, un hugonote francés llamado le Vasseur, aprovechando que las grandes potencias miraban hacia otro lado, construyó en 1640 el primer asentamiento firme en la isla, un fuerte al suroeste. Los españoles trataron de reconquistar la isla tres años más tarde, pero el fuerte demostró su utilidad y fueron repelidos. En 1654 un nuevo intento de reconquistarla resultaría exitosa, pero los españoles abandonarían la isla en 18 meses. Elias Watts, mercader inglés residente en Jamaica, decidió recolonizar la isla, y finalmente los franceses acabarían por arrebatársela en 1660, permitiendo a los bucaneros quedarse viviendo allí. Entretanto, también hubo bucaneros en La Española, pero al ser una isla más grande no sufrieron demasiados problemas en comparación con los que habitaban Tortuga.

Otra base de actividad bucanera fue la isla de Jamaica. Pese a los avisos de sus consejeros y a no estar en guerra con España, Oliver Cromwell decidió tomar la isla de Jamaica para así poder controlar las rutas de los galeones españoles y posteriormente poder conquistar Cuba o La Española. Con esta intención, en 1657 los ingleses colonizaron la isla con unos 4500 europeos y 1500 africanos, y un año más tarde expulsaron definitivamente a los españoles de la isla. Los gobernantes ingleses de la isla aceptaban la existencia de bases

---

<sup>47</sup> *Ibidem*, pp. 96 – 97.

bucaneras en la isla, y los reclutaban o pactaban con ellos cuando decidían llevar a cabo algún asalto contra territorios españoles, franceses u holandeses.

En 1665, el gobernador de Jamaica Sir Thomas Modyford decidió atacar territorios franceses y holandeses ya que estaban en guerra. Para ello, pactó con una banda de bucaneros de la isla y, acordando un reparto equitativo del botín, se dispusieron a atacar la isla de St. Eustatius, de dominio holandés. La hazaña de los bucaneros fue enorme ya que, pese a estar en una gran inferioridad numérica, consiguieron tomar la isla para los ingleses. Además, al ver el arrojo de estos hombres en combate, la isla de Saba se rindió sin siquiera presentar batalla<sup>48</sup>.

Otra gran hazaña de la época de los bucaneros es la del francés Pierre Legrand. En 1665 pilotaba una pequeña nave con tan solo 28 hombres, entre ellos Alexandre O. Exquemelin, cirujano de a bordo que más adelante publicaría varios libros sobre sus vivencias entre los bucaneros. Habían fracasado en la búsqueda de presas y la tripulación estaba a punto de morir de hambre cuando al anochecer avistaron una majestuosa flota española, y siguiéndoles desde lejos el mayor galeón del convoy. Legrand decidió que tomaría el galeón o moriría en el intento y, para evitar que ninguno de sus hombres dudase de asaltar el barco y tuviera la esperanza de huir si el ataque resultaba un fracaso, ordenó a Exquemelin perforar la parte baja del barco, por lo que la única forma de salir con vida era venciendo. Así, Legrand y su tripulación tomaron el galeón. Contra todo pronóstico, en vez de ir a Tortuga y derrochar todo el botín obtenido como hicieron todos sus compañeros, Legrand navegó a Dieppe, en Normandía, y vivió una vida tranquila allí<sup>49</sup>.

En 1666, el bucanero François l'Olonnais llevó a cabo uno de los mayores ataques bucaneros. Reunió una flota en la isla de Tortuga y decidió navegar y asaltar la ciudad de Maracaibo y la de Gibraltar, en la actual Venezuela. Aterrorizaron a las poblaciones de ambas ciudades y las saquearon completamente, llegando a obtener, según cuenta Exquemelin, un botín que ascendía al total de 260.000 reales de a ocho, sumando los rescates, saqueos, dinero exigido, joyas, mercaderías y cabezas de ganado<sup>50</sup>.

El asalto y saqueo de Portobelo, en Panamá, protagonizado por Morgan, Carlise, Essex, Row, Allison y sus seguidores en 1680 hizo que el gobierno inglés empezara a ver con

---

<sup>48</sup> *Ibidem*, pp. 97 – 112.

<sup>49</sup> GOSSE, Philip, *The History of Piracy*. Burt Franklin, Nueva York, 1968, pp. 147 – 148.

<sup>50</sup> EXQUEMELIN, Alexandre Q., *Piratas de América*, op. cit., pp. 62 – 72.



ojos recelosos a los bucaneros, y empezaron a legislar para que esta práctica se acabara. En 1681 el concilio de Jamaica empezó a legislar contra la piratería, y sus exigencias llegaron al Parlamento inglés, en 1683, cuando se aprobó el Jamaica Act prohibiendo cualquier negocio con los piratas<sup>51</sup>.

#### LA RONDA DEL PIRATA (1680 – 1697)

Dado que la estancia de los bucaneros empezó a dificultarse en las Antillas por la persecución iniciada por Inglaterra, empezaron a trasladar su campo de acción hacia el oeste, actuando en los Mares del Sur, el actual océano Pacífico. Principalmente actuaban en las zonas de la costa oeste latinoamericana, pero en algunos casos navegaron hasta el sudeste asiático e incluso circunnavegaron el mundo. A las rutas que seguían en el océano Pacífico se las llamaba la Ronda del Pirata, característica que da nombre a la segunda fase. La cronología sería aproximadamente entre 1680, fecha en la que se empezó a navegar la costa oeste latinoamericana, y 1697, con el fin de las guerras del rey Guillermo.

Bartholomew Sharp fue uno de los piratas precursores de la Ronda, entrando en los Mares del Sur en 1680. Su tripulación y él cruzó Panamá con la ayuda de nativos americanos, posiblemente Cuna Cunas, y en el camino asaltaron algunos pequeños asentamientos españoles. Al llegar al Golfo de San Miguel, al suroeste de Panamá, robaron algunos botes y asaltaron la nave *Santísima Trinidad*, con lo que podían empezar a planear sus asaltos por estos mares. Abandonaron las costas de Panamá para llegar a Isla Gorgona, al suroeste de Colombia, donde carenar el barco y avituallarse. Esta isla, al estar deshabitada, se convirtió en una guarida pirata para los años posteriores. Fueron navegando hacia el sur desde allí, asaltando pequeños asentamientos costeros, hasta llegar a Ilo, Coquimbo y La Serena (actual Chile). Para entonces ya habían acumulado miles de pesos en rescates, fruta, y unas 500 libras de plata. Uno de los botines más importantes obtenidos durante sus viajes, fueron las cartas náuticas que tenían en el *Santo Rosario*, nave que navegaba las costas de Ecuador. Hacia 1682 Sharp y su tripulación decidieron volver y, debido al valor de sus testimonios sobre la fuerza de España en el Pacífico y las cartas náuticas, Carlos II difícilmente podía condenarlos<sup>52</sup>.

---

<sup>51</sup> E. LANE, Kris, *Pillaging the Empire*, op. cit., pp. 126 – 127.

<sup>52</sup> *Ibidem*, pp. 134 – 142.

Algunos de los supervivientes a la expedición de Sharp, entre los cuales se encontraban William Dampier, Lionel Wafer y John Cook, volvieron a poner rumbo a los mares del Pacífico en 1683 bajo la capitanía de este último, no sin antes reunir una tripulación y capturar un barco más grande en las costas de Cabo Verde (costa guineana). Pasaron al Pacífico rodeando el continente americano por el sur, cruzando el Estrecho de Magallanes, y no atravesando Panamá como hicieran anteriormente. En un principio no encontraron demasiadas presas importantes, por lo que fueron a avituallarse y carenar los barcos a las islas Galápagos, donde Dampier tomó anotaciones cuasi científicas sobre animales, geografía y vegetación de la isla. El capitán Cook murió y fue Davis quien tomó el mando de la expedición. Rondaban las costas entre Arica y Callao en busca de barcos cargados de tesoros, pero únicamente obtenían pequeños botines. Sin embargo, la tripulación iba haciéndose cada vez más grande ya que las nuevas bandas que llegaban del Caribe decidían unírseles, como fue el caso de los franceses François Grognet, el capitán Lescuyer, el capitán Rose y varios más, llegando a rondar los 900 miembros en total. Esta gran agrupación fue sorprendida por la armada española cerca de la isla Pacheca, en Panamá, y tras la derrota sufrida se disolvió en pequeñas bandas. En este contexto, la tripulación de Davis decidió navegar al sur del continente otra vez y, para su sorpresa, obtuvieron un botín de 300.000 pesos y 400 jarras de vino al atacar Chérrepe (Perú). La tripulación continuó con el pillaje en estas costas durante unos años hasta que en 1687 decidieron unirse al anteriormente mencionado capitán Grognet, que se disponía a atacar Guayaquil. Tras una pésima organización de la defensa por parte de Fernando Ponce de León los piratas tomaron la ciudad y consiguieron un botín que ascendía a 400 pesos por persona, unos 120.000 pesos en total. La tripulación de Davis, tras este ataque, decidió volver a los mares de las Caribe, llegando en 1688<sup>53</sup>.

Una figura importante de la época de la Ronda del Pirata es el conocido capitán William Kidd (1645 – 1701). Este marinero inicialmente trabajaba como corsario en nombre de la corona inglesa, y se dedicaba precisamente a cazar piratas. Sin embargo, la fama le llegó cuando se convirtió en aquello con lo que debía acabar, cayendo en la tentación de las riquezas que ofrecía la vida pirata. Partió de Plymouth en 1696 hacia las aguas de las Indias Orientales, territorio que se le había encargado defender. En febrero de 1697 llegó a Madagascar, isla que cogió fama durante la Ronda del Pirata por funcionar como base de los piratas que se dedicaban a interrumpir el comercio entre Europa y las Indias

---

<sup>53</sup> *Ibidem*, pp. 142 – 151.

Orientales, pero se encontró con que todas las bandas estaban en el mar en busca de botines. Por tanto, decidió poner rumbo hacia la costa sudoeste de India, viaje que duró cuatro meses en los que lo único que hacía era gastar provisiones sin ningún beneficio. El primer acto de piratería que llevó a cabo el capitán Kidd fue en las costas del mar Rojo, donde obligó a los nativos de una aldea a entregarle una gran cantidad de sorgo. La tripulación, desesperados al ver que no obtenían beneficios, aceptaron este nuevo derrotero que empezó a tomar el capitán, y al poco asaltaron un convoy mercante indio. Los ataques del capitán continuaron en el mar Arábigo atacando pequeños mercantes, hasta que en enero de 1698 se cruzó con el barco de un ministro del Imperio Mogol. Su ataque fue todo un éxito, obteniendo un cargamento de seda, azúcar, hierro y algodón valorado en más de 200.000 rupias. Las autoridades inglesas, ante tal escándalo, ofrecieron un perdón real a todos los miembros de la tripulación de Kidd excepto al capitán, si dejaban sus actos de piratería. Kidd navegó a Nueva York confiando en que sus antiguas amistades entre la clase dirigente y su ostentoso botín le ayudaran a librarse del juicio, pero no fue así y en 1701 se celebró el juicio contra él, siendo condenado a la horca. Tras su ejecución el cuerpo del capitán Kidd sería expuesto en el río Támesis como advertencia para que los marineros viesen cuál sería su futuro si se dedicaban a la piratería<sup>54</sup>.

Pese a que la Ronda del Pirata hace referencia a los asaltos en el océano Pacífico, durante este periodo los piratas siguieron actuando en las Antillas, pese a que en menor medida. Además, durante las guerras los diferentes países seguían pactando con los bucaneros para que los ayudasen en sus asaltos, considerándose el asalto a Cartagena de Indias el fin de este segundo periodo. Durante la Guerra de los Nueve Años (1688 – 1697) entre Francia y la Liga de Augsburgo compuesta entre otros por España e Inglaterra, se libraron batallas tanto en el continente como en las colonias americanas. En este contexto, el gobernador francés de La Española, de Pointis, hizo un trato con los bucaneros comandados por Ducasse para que le ayudaran a asaltar Cartagena de Indias. Así, un contingente de 650 bucaneros se alió con los franceses, y el 13 de abril empezaron el asalto a la ciudad. Bombardearon la ciudad durante catorce días hasta que la rindieron. El tesoro encontrado allí resultó enorme, con testigos afirmando que la suma ascendía a veinte millones de libras. En cuanto al reparto, de Pointis insistía en que se debería pagar a los bucaneros como soldados regulares, mientras que estos creían en que el botín se

---

<sup>54</sup> ROBERTSON, Stuart, *La Vida de los Piratas*, op. cit., pp. 84 – 95.

debía repartir en partes iguales. Finalmente, gracias a que Ducasse consiguió que los bucaneros no se amotinassen, llegó a un trato con de Pointis y este les dio cuarenta mil coronas. Descontentos con el botín, cuando estaban de camino a La Española los bucaneros decidieron volver a Cartagena de Indias, con lo que consiguieron algunos millones más de oro y plata gracias al saqueo de iglesias y monasterios. Sin embargo, al volver hacia La Española, una flota conjunta de ingleses y españoles interceptó a los bucaneros y solo cinco consiguieron llegar a un lugar seguro. Ducasse, superviviente al ataque español e inglés, viajó a la corte francesa para quejarse del trato recibido por parte de de Pointis, y el rey como compensación le nombró caballero de San Luis y le dio un millón cuatrocientos mil francos para dividirlos entre los bucaneros, suma que llegaría bastante sesgada a estos. La captura y saqueo de Cartagena de Indias marcaría el fin de la Ronda del Pirata<sup>55</sup>.

#### CONSECUENCIAS DE LA GUERRA DE SUCESIÓN ESPAÑOLA

Tras el asalto a Cartagena de Indias se volvieron a tomar medidas para acabar con la práctica de la piratería, ya que al ver el poder que habían llegado a adquirir dejaron de verlos como posibles aliados para pasar a verlos como potenciales rivales. La persecución de esta práctica fue todo un éxito y se redujeron drásticamente los asaltos piratas en las Antillas. El inicio de la tercera y última fase de la edad de oro de la piratería vendría como consecuencia de la Guerra de Sucesión Española.

El 1 de enero del 1700 moría Carlos II de España sin descendencia. En su testamento, proclamaba que Luis XIV, rey de Francia, sería su heredero universal, quien aceptó y cedió el recién conseguido trono a su nieto Felipe de Anjou, conocido en España como Felipe V. Que Felipe V fuese rey de España implicaba que la casa Borbón controlaba dos de las grandes potencias europeas, por lo que en La Haya se creó la conocida como Gran Alianza, compuesta por Inglaterra, Provincias Unidas y el Imperio proclamando que el auténtico rey era el archiduque Carlos de Austria. El conflicto se prolongó a nivel internacional hasta la firma del tratado de Utrecht (1713), gracias al cual el archiduque renunciaba a sus pretensiones al trono, pese a que a nivel interno la guerra se prolongó hasta 1714 debido a la resistencia catalana contra Felipe V.

---

<sup>55</sup> GOSSE, Philip, *The History of Piracy*, op. cit. 173 – 175.

Como muestra Rafael Abella, la firma del tratado de Utrecht tuvo mucha importancia en lo que respecta a la piratería. Al final del conflicto armado, la Royal Navy contaba con 53.785 efectivos, además de marineros que actuaban como bajo la protección de las patentes de corso. Sin embargo, en tan solo dos años, esta cifra descendió a un total de 13.430. En un periodo muy breve muchísimos marineros experimentados perdieron sus trabajos en la armada, lo que llevó a muchos de ellos a probar suerte como piratas, además de los corsarios que ya no tenían la protección del gobierno para atacar naves enemigas ya que la guerra había acabado<sup>56</sup>. Este auge de la piratería dio paso a la aparición de célebres personajes como Bartholomew Roberts (Black Bart), Edward Teach (Barbanegra), Calico Jack, Anne Bonny y Mary Read entre otros.

Uno de los piratas más famosos y que más leyendas tiene alrededor de su persona es el capitán Edward Teach, más conocido como Barbanegra. Su lugar de nacimiento es dudoso, ya que hay autores que afirman que es de Bristol y otros que es de Jamaica. De lo que no hay duda, sin embargo, es de que trabajó como corsario inglés durante la guerra de sucesión española. Su actividad como pirata, igual que la de la mayoría de capitanes, fue bastante breve (1717 – 1718), pero su crueldad y teatralidad<sup>57</sup> hizo que se crearan leyendas y se romantizase su imagen hasta hoy en día. Teach se dedicó a asaltar embarcaciones en las Indias Occidentales, el Golfo de Honduras y la costa este norteamericana sin importarle si estas eran inglesas, francesas o españolas. En enero de 1718 consiguió llegar a un acuerdo con Charles Eden, gobernador de Carolina del Norte, con el que Barbanegra daba una parte del botín al gobernador a cambio de poder actuar impunemente en el sudeste norteamericano. Pudo hacerlo hasta que los mercaderes que se dirigían a los otros estados como Virginia o Massachussets se quejaron, por lo que el gobernador de Virginia, Spotswood, financió una expedición al mando del teniente Robert Marynard, quien tras una dura batalla en la Bahía de Ocracoke (Carolina del Norte) el 22 de noviembre de 1718<sup>58</sup>.

Pese a que fueron una excepción, en esta época se dio el caso de mujeres dentro de tripulaciones pirata, y el caso mejor documentado es el de Mary Read y Anne Bonny, que

---

<sup>56</sup> ABELLA, Rafael, *Los halcones del mar: la gran aventura de la piratería*, Ediciones Martínez Roca, Barcelona, 1998, p. 195.

<sup>57</sup> Barbanegra solía luchar con cerillas de combustión lenta enrolladas en la barba y las rastas, lo que hacía que tuviese humo alrededor de la cabeza y sus rivales pensarán que era el mismo diablo.

<sup>58</sup> GOSSE, Philip, *The History of Piracy*, op. cit, pp. 188 – 190.

pertencieron a la banda de Calico Jack. Este pirata no obtuvo la fama si lo comparamos con otros piratas del momento, pese a que se tiene constancia de que trataba con gentileza a las víctimas, como es el caso de un mercante proveniente de Madeira al que organizó el viaje a Jamaica para que pudiera seguir navegando tras el asalto. Lo que hizo que este pirata fuese recordado, sin embargo, es la existencia de dos mujeres a bordo de la nave. Calico Jack conoció a Anne Bonny en Nueva Providencia en 1719. La sedujo y convenció de que abandonara a su marido, y juntos se embarcaron hasta que Bonny quedó embarazada, tiempo en el que se quedó en Cuba con unos amigos de Calico Jack hasta dar a luz. Tras el alumbramiento, Anne volvió a la tripulación haciéndose pasar por hombre y se sintió atraída por un nuevo miembro de esta, quien resultó ser Mary Read, mujer que también se disfrazó de hombre para unirse a la banda de Calico Jack a escondidas. Calico había aceptado un perdón real ofrecido por Woodes Rogers, gobernador de Las Bahamas, como medida para acabar con la piratería. El hecho de haber retornado a esta práctica hizo que él y su tripulación, pese a que se dedicaron a asaltar pequeñas naves pesqueras y mercantes principalmente en las Antillas, suscitaran el odio del gobernador y fueran perseguidos. Así, el gobernador encomendó dos balandros en busca de estos piratas y finalmente otro balandro, este enviado por el gobernador de Jamaica a apresar piratas cerca de las aguas de la isla, se cruzó con Calico y lo apresó. El juicio al que se sometió esta tripulación ha llegado a nuestros días, gracias a lo cual sabemos que, pese a que condenaron a muerte a las dos mujeres, estas declararon que estaban embarazadas, con lo que se les suspendió la condena ya que era pecado acabar con una vida que ni tan siquiera había nacido. Mary Read murió en prisión a causa de una enfermedad y fue enterrada el 28 de abril de 1721, y de Anne Bonny y su hijo no se sabe nada. Pese a no haber llevado a cabo grandes asaltos ni haber aterrorizado a las poblaciones costeras, la historia de estas dos mujeres es importante porque abren incógnitas como si había más casos como los suyos, cómo se las apañaban para pasar desapercibidas en un entorno como un barco o si resultaba imprescindible que se disfrazaran para poder pertenecer a una tripulación<sup>59</sup>.

El más importante de entre los piratas del tercer ciclo de piratería es capitán Bartholomew Roberts. En su carrera como pirata (1719 – 1722) asaltó más de cuatrocientas naves, convirtiéndolo en el más exitoso de los piratas del momento. Su primera presa de importancia la capturó en las costas de Pernambuco, en Brasil, capturando un barco

---

<sup>59</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., pp. 93 – 102.

portugués con un botín de unas cien mil libras. Continuó apresando pequeñas presas por la costa este latinoamericana y por las Antillas, hasta el punto de que los gobernadores de Barbados y Martinica mandaron diversas flotas para acabar con él. Las dificultades que le hicieron pasar estas flotas, que le obligaron a huir reiteradamente y le hicieron perder muchos hombres, lo que no hizo más que avivar su odio hacia estas islas. Como muestra de odio y venganza, Roberts mandó diseñar una bandera en la que aparecía él pisando dos cráneos que decían ABH y AMH (A Barbadian's Head y A Martinican's Head; cabeza de un hombre de Barbados y cabeza de un hombre de La Martinica. Segunda bandera del Anexo 2). El siguiente gran asalto de Roberts fue en aguas de Terranova (Canadá), donde atacó el puerto de Trepassi. Se apoderaron de todo cuanto pudieron y quemaron el resto y, tras el asalto, navegaron hacia el gran Banco de Terranova. Ahí se encontró con diez barcos de guerra franceses, hundiendo todos ellos excepto uno, el cual tomó para sí. El final de Roberts llegó el 10 de febrero de 1722. El capitán Ogle, de la Royal Navy, avistó la nave de Roberts en cabo López (Gabón). En un principio Roberts no distinguió correctamente la nave enemiga y, envalentonado por las últimas presas adquiridas en las costas africanas, pensó que podría darle caza. Este error de cálculo resultó fatal y un proyectil de metralla de Ogle le acertó en el cuello, acabando con su vida de inmediato. La tripulación lanzó al capitán por la borda, tal y como este había demandado, y pese a que algunos continuaron luchando, la pérdida del capitán hizo que muchos se rindieran a los ingleses. En la Royal Fortune, nombre de la nave de Roberts, los ingleses encontraron un botín de trescientas toneladas de polvo de oro, acabando así con el último gran pirata de la época<sup>60</sup>.

Kris E. Lane calcula que entre los años 1716 y 1726 hubo alrededor de cinco mil piratas en Las Bahamas, y afirma que las grandes potencias se pusieron de acuerdo para llevar a cabo medidas con el fin de erradicar esta práctica<sup>61</sup>. Entre las medidas están la aprobación de medidas legislativas prohibiendo cualquier relación con los piratas, el aumento de patrullas navales, ya que en general los piratas no tenían la fuerza suficiente como para hacer frente a los grandes buques de la armada; los gobernadores ofrecían recompensas por la cabeza de los piratas más importantes, se otorgaban cartas de represalia a los corsarios para poder atacar sin ninguna restricción a los piratas y se aprobaron indultos y amnistías que fueron bastante eficaces<sup>62</sup>, como en el caso de Calico Jack que la aceptó,

---

<sup>60</sup> ROBERTSON, Stuart, *La Vida de los Piratas*, op. cit., pp. 181 – 215.

<sup>61</sup> E. LANE, Kris, *Pillaging the Empire*, op. cit., p. 184.

<sup>62</sup> CORDINGLY, David, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., p. 267.

pese a que al poco tiempo volvió a ejercer como pirata. Inicialmente los juicios a piratas afectaban únicamente a los capitanes y altos cargos de la nave, pero a medida que el problema fue haciéndose mayor empezaron a juzgar a las tripulaciones enteras. Además, los juicios y los respectivos castigos se publicaban en los periódicos, con la intención de que los marineros se replantearan adoptar este modo de vida. En los juicios los piratas no contaban con representación legal por lo que tenían que prepararse sus propias defensas y, teniendo en cuenta que la mayoría carecía de una educación formal, no podían llevar a cabo buenos alegatos. En caso de que los juicios los llevara a cabo el gobierno inglés, los juzgados eran embadurnados en brea y colgados del Támesis a modo propagandístico, además de ser encerrados en jaulas especiales para que no se les cayeran las extremidades<sup>63</sup>. Todos los esfuerzos y las medidas contra la piratería llevadas a cabo resultaron un éxito ya que a finales de la década de 1720 esta práctica estaba prácticamente extinta, dando fin al tercer ciclo de piratería de los siglos XVII – XVIII.

---

<sup>63</sup> *Ibidem*, pp. 293 – 297.



## CONCLUSIÓN

Este último apartado consistirá en sintetizar los principales aspectos del trabajo, así como valorar si se han cumplido los objetivos expuestos en la introducción.

Cabe destacar que la bibliografía mayormente pertenece a la segunda mitad del siglo XX, especialmente los años 80 – 90. Si bien es verdad que la editorial Renacimiento ha publicado una colección llamada Isla de Tortuga en la que se exponen diferentes aspectos de la piratería, tanto en distintos marcos geográficos como cronológicos, lo cierto es que últimamente el análisis de este fenómeno no está muy extendido. Para la realización del trabajo se han utilizado también ediciones de documentos originales, como los “Piratas de América” de Exquemelin, que fue cirujano de a bordo y bucanero en la nave de Pierre Legrand, o las cláusulas que debían firmar todos los tripulantes del barco Bartholomew Roberts y las cartas de navegación de William Dampier recogidas por el doctor David Cordingly.

En cuanto a la síntesis del material expuesto, en primer lugar, es fundamental conocer la diferencia entre los piratas y los corsarios. Los primeros eran bandidos del mar que se dedicaban a asaltar cualquier embarcación, fuese del país que fuese, o a atacar y saquear puertos en cualquier lugar del mundo con el fin de vengarse de las grandes potencias y de los capitanes tiranos de los mercaderes, o simplemente por lucrarse. La diferencia con los corsarios es que estos poseían una patente de corso, permiso real que les permitía asaltar naves de los países que estuvieran en guerra contra la corona, u otros países que comerciaban con los rivales, con el fin de debilitar al enemigo.

La vida en el mar estaba plagada de peligros, tanto si eras un pirata como si tratabas de darles caza, por lo que la gente debía tener importantes razones para echarse al mar y vivir de esta manera. El principal motivo para hacerse pirata era que, pese a que tenían asumido que sus vidas serían breves, trataban de vivirlas con las mayores riquezas posibles, obtenidas por los asaltos. Otra razón fue que los capitanes de los barcos mercantes solían ser crueles y el trabajo era muy exigente, por lo que muchos marineros se unían a tripulaciones de piratas para mejorar sus condiciones de vida. El aumento del desempleo entre los marineros de la armada británica fue otro impulso para que muchos pasaran a adoptar este modo de vida. En el caso de los corsarios, la principal motivación era que en

su caso el oficio estaba reconocido por el gobierno y se quedaban un porcentaje del total del botín adquirido por las capturas.

Una vez hecha la distinción y conocidas las motivaciones, se ha expuesto cuál era el modo de vida de los piratas. Antes de embarcarse era necesario establecer qué ruta se iba a seguir y quién sería el capitán del barco. Además, era necesario establecer una serie de normas sobre el reparto del botín, qué sucede con los que queden lisiados y otros derechos y deberes de los tripulantes. Para todo ello, cada banda redactaba y firmaba sus propias cláusulas, que podían actualizarse con cada viaje o mantenerse iguales. Un aspecto fundamental en los barcos piratas y corsarios era la navegación, ya que de no contar con un buen navegante era muy probable acabar a la deriva en mitad del océano o encallar en bancos de arena, por lo que sin los avances tecnológicos en este aspecto este fenómeno no hubiese sido posible. La vida a bordo de los barcos estaba cargada de constantes peligros, como podían ser enfermedades a causa de la humedad constante, enfermedades alimenticias, cuerdas y poleas que mal utilizadas podían ser muy peligrosas y, sobre todo, los naufragios. Existen muchas anécdotas de barcos naufragados lo que ha promovido que arqueólogos contemporáneos se echen al mar en busca de las naves y tesoros, como el caso del naufragio de *Whydah* cerca del Cabo Cod. Finalmente, en cuanto a la sociedad pirata y la cultura colectiva que estos tenían, se ha señalado la importancia de protegerse unos a otros frente a la autoridad de las grandes potencias, el simbolismo y valor que daban a las banderas, lo característico de que blasfemaran mucho y, finalmente, la dificultad de establecer una sociedad sólida de piratas debido a la falta de concreción geográfica y las carencias de producción de bienes. Sin embargo, existió el caso de una sociedad de bucaneros que se establecieron en Tortuga y crearon la cofradía de los Hermanos de la Costa, sociedad que duró desde la segunda mitad de la década de 1630 hasta finales del siglo XVII.

Finalmente, tras mostrar algunos aspectos de la forma de vivir de los piratas y las características de la sociedad, se han expuesto las tres etapas de auge de la piratería en los siglos XVII – XVIII, siendo estas el periodo de los bucaneros, la Ronda del Pirata y las consecuencias de la Guerra de Sucesión Española.

El periodo de los bucaneros tiene como marco cronológico 1650 – 1683, y sus protagonistas son los bucaneros herederos de los que colonizaron la isla de Tortuga unos años atrás. Se les conoce por haber llevado a cabo asaltos aliándose con alguna de las grandes potencias del momento, como el ataque a St. Eustatius en el que se aliaron

bucaneros e ingleses. También llevaban grandes ataques por su cuenta como el saqueo de Maracaibo y Gibraltar por parte François l'Olonnais, con el que obtuvo un botín de 260.000 reales de a ocho. El segundo periodo, la Ronda del Pirata, se dio entre 1680 – 1697, ciclo en el que muchos bucaneros decidieron poner rumbo a aguas del Pacífico. Debido a la persecución sufrida en las Antillas, la piratería en esas aguas se redujo significativamente y los piratas buscaron nuevas aguas donde actuar. Son destacables las peripecias de Bartholomew Sharp, quien consiguió cartas de navegación con un valor más alto que el cualquier otro botín, y el capitán Kidd, que pasó de ser corsario a dedicarse a la piratería en la India por falta de presas. Finalmente, la tercera y última fase fue la consecuente a la Guerra de Sucesión Española, pues tras acabar esta muchos marineros y corsario quedaron desempleados y algunos decidieron probar suerte con la piratería, dando a conocer personajes como Edward Teach, también conocido como Barbanegra, Bartholomew Roberts o las míticas Mary Read y Anne Bonny. La persecución en esta época, sin embargo, fue mucho más fuerte que en las anteriores, por lo que a finales de la década de 1720 ya la piratería se había prácticamente suprimido.

Habiendo expuesto toda esta información, los objetivos del trabajo propuestos en la introducción quedan cumplidos, ya que la primera parte del trabajo muestra algunos aspectos de la forma de vida y organización de los piratas, mientras que la segunda parte ofrece diversas hazañas dentro de cada marco cronológico, utilizando ejemplos y sucesos originales para reforzar la información.

Con el trabajo se ha justificado el mito romántico creado alrededor de la figura de los piratas ya que, contra todo pronóstico, diversos grupos de personas a lo largo de los siglos XVII – XVIII abandonaron cualquier relación que tuvieran antes para dedicar su vida a saquear en el mar libres de cualquier ley y opresión que pudieran ejercer las grandes potencias. Además, crearon una sociedad con valores democráticos a bordo de los barcos, donde cada tripulante tenía voz y voto, algo inusual en la jerarquizada sociedad de la época.

## BIBLIOGRAFÍA

- ABELLA, Rafael (1998), “Los halcones del mar: la gran aventura de la piratería”, Ediciones Martínez Roca, Barcelona.
  
- ARDERNE, Henry (2012), “Piratería en la antigüedad”. Editorial Renacimiento, Sevilla.
  
- CORDINGLY, David (2005), “Bajo bandera negra”. Editorial Edhasa, Barcelona.
  
- DAMPIER, William (1906), “Dampier’s Voyagues”. E. G. Richards, Londres.
  
- E. LANE, Kris (1998), “Pillaging The Empire: piracy in the Americas 1500 – 1750”. M. E. Sharpe, Londres
  
- EXQUEMELIN O., Alexandre (1982), “Piratas de América”. Los libros de Plon, Barcelona.
  
- FUSTER, Bernardo (2009), “Piratería Libertaria en el Caribe: Los Hermanos de la Costa”. El Garaje, Madrid.
  
- GOSSE, Philip (1968), “The History of Piracy”. Burt Franklin, Nueva York.
  
- HEERS, Jacques (2003), “Los Berberiscos”. Editorial Ariel, Barcelona.
  
- OTERO, Enrique (1999), “Los corsarios españoles durante la decadencia de los Austrias: El curso español del Atlántico peninsular en el siglo XVII (1621 – 1697)”. Ministerio de Defensa, Madrid.
  
- RECTORAN, Pierre (2017), “Los piratas vascos”. Editorial Renacimiento, Sevilla.

-REDIKER, Marcus (1987). “Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700 – 1750”. Cambridge University Press, Nueva York.

-ROBERTSON, Stuart (2010), “La vida de los piratas”. Editorial Critica, Barcelona.

## ANEXOS

### ANEXO 1

<i>Día</i>	<i>Rumbo</i>	<i>Distancia</i>	<i>Sur</i>	<i>Oeste</i>	<i>Latitud</i>	<i>Vientos</i>
<b>1</b>	SO 5 O	106	68	81	E. 19 : 2	NO : NNO
<b>2</b>	SO 1 O	142	98	101	E. 17 : 2	N cuarta al O
<b>3</b>	O cuarta al S	102	19	100	Ob. 17 : 6	N
<b>4</b>	O 12 S	140	29	136	Ob. 16 : 37	N : Nne
<b>5</b>	O 20 S	160	54	150	Ob. 15 : 43	N
<b>6</b>	O 10 S	108	18	106	Ob. 15 : 25	NE
<b>7</b>	O 15 S	89	23	86	Ob. 15 : 2	NE : ENE
<b>8</b>	O 2 S	64	5	63	E. 15 : 57	ENE
<b>9</b>	O 4 S	94	6	93	Ob. 14 : 51	ENE
<b>10</b>	O 5 S	138	12	137	Ob. 14 : 39	ENE
<b>11</b>	O 5 S	124	10	123	Ob. 14 : 29	ENE
<b>12</b>	O 5 S	179	14	169	E. 14 : 15	ENE
<b>13</b>	O 5 S	170	14	169	E. 14 : 15	ENE
<b>14</b>	O 5 S	180	15	177	E. 13 : 46	ENE
<b>15</b>	O 6 S	174	18	172	E. 13 : 28	ENE nublado

La tabla pertenece al libro *A New Voyage Around the World*, de Dampier, pero en este caso ha sido extraído de *Bajo Bandera Negra*, de David Cordingly<sup>64</sup>. En él, Dampier describe la tabla de la siguiente manera:

«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 medio día al siguiente. Como el curso no siempre se hacen 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.»

<sup>64</sup> Cordingly, *Bajo Bandera Negra*, op. cit., p. 332.

ANEXO 2



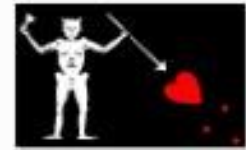
Bartholomew  
Roberts Pirate  
Flag 1



Bartholomew  
Roberts Pirate  
Flag 2



Black Sam  
Bellamy Pirate  
Flag



Blackbeard Pirate  
Flag



Calico Jack  
Rackham Pirate  
Flag



Christopher  
Condent Pirate  
Flag



Christopher  
Moody Pirate  
Flag



Edward Low  
Pirate Flag



Emanuel Wynne  
Pirate Flag



Henry Every  
Pirate Flag Black



Henry Every  
Pirate Flag Red



John Phillips  
Pirate Flag



Richard Worley  
Pirate Flag



Stede Bonnet  
Pirate Flag



Thomas Tew  
Pirate Flag



Walter Kennedy  
Pirate Flag

ANEXO 3

