Año 1 / Botella N°9 / Marzo 2022

FANAL INFORMATIVO

Botella Noticiosa Nao San Antonio

Los meses de enero y febrero han servido para que renovemos energías y programemos el andar de nuestra querida Nao, con el fin de que la singladura 2022 se mantenga con vientos propicios para mantener neutralizado los difíciles y pandémicos momentos que hemos enfrentado y mantengamos el alma Pirata plena de fraternidad por sobre cualquier escollo que el mar de la vida nos presente. Este año debe ser boyante y prometedor, la Nao está llena de amistad y la guarida será inaugurada; los vientos soplan favorables para seguir desafiando la belleza de nuestro querido Mar.

Desde el Puente de Mando

Tripulación, Hermanos de la Costa de Chile y el mundo, el periplo de la vida ha seguido su curso y nos ha entregado importantes acontecimientos durante este periodo de cambio de año; las alegrías propias de navidad y año nuevo y las necesarias y apreciadas vacaciones para algunos, todo en el cálido escenario que nos brinda el verano, especialmente en las latitudes de nuestra caleta.

Tiempo para reflexionar, descansar, valorar la familia y por sobre todo admirar la belleza y sensación de libertad que nos regala el mar, con enseñanzas reveladoras que permiten aquilatar con mayor convicción el alcance y fuerza que posee la fraternidad de la Hermandad de la Costa.

Hemos tenido que despedir a dos distinguidos Hermanos Fundadores de nuestra Nao, el Hermano Luiggi "El Italiano" Gazzolo Perotti, Rol N° 1652, y el Hermano Adolfo "Balandro" Trujillo Galindo, Rol N° 1659, quienes zarparon rumbo al Mar de la Eternidad, escoltados de nuestro agradecido recuerdo y aprecio por lo que ellos, junto a otros ilustres Hermanos, nos legaron para siempre, un Norte claro e iluminado por el destello de sus corazones piratas, que seguirán señalándonos el verdadero sentido de la amistad que atesoramos en nuestras almas de hombres buenos consagrados a la inmensidad del mar.

Hermano "El Italiano" – Rol N° 1652
22 de febrero del 2022

Hermano "Balandro" – Rol N° 1659
02 de marzo del 2022

Esa luz también ha permitido que nuestra navegación se haga segura y las bancadas sigan siendo ocupadas por desafiantes y empeñosos filibusteros principiantes, que han encontrado en esta embarcación la posibilidad de hacerse verdaderos hombres de mar, fortaleciendo el coraje y audacia de toda la tripulación para seguir combatiendo con fuerza la diversidad de escenarios que debemos enfrentar, manteniendo un andar seguro y destacado, que prontamente nos permitirá inaugurar nuestra anhelada Guarida "Calavera del Maipo".

¡Lugarteniente!, mantener tesadas las escotas y drizas; ¡Timonel!, así, así, así la proa;

¡Tripulación!, la Nao San Antonio navegando a rumbo seguro con vientos favorables.

¡Orzaaaaaaaaaaa!!!

Manuel "Zapador" Bonet
Capitán Nao San Antonio

La Pluma del Editor

Aunque ha sido muy complejo retornar a la normalidad que quisiéramos después de este largo periodo de pandemia que nos obligó a guarecernos en nuestras guaridas personales y evitar el contacto presencial, pareciera que poco a poco está siendo posible volver a reunirnos y lograr compartir la amistad y la dinámica de nuestros zafarranchos en que afloran los abrazos fraternos entre hermanos.

La habilidad pirata y ganas de vernos y conocernos más, ha permitido efectuar actividades y reunir a tripulaciones, pudiendo sentir nuevamente el carácter de nuestra cofradía, que emerge espontáneamente siempre al expresar y practicar nuestro Octálogo y pronunciar nuestra Oración al Mar, cultivando nuestro juego que alivia y reconforta nuestra alma bucanera.

. Se percibe desde lo alto de los mástiles que la tormenta está quedando en la estela y que no existe borrasca que pueda vencer la esencia de la insondable y arraigada fraternidad que nos une.

Se aproximan fechas importantes y como Nao nos corresponde, en mayo próximo, celebrar nuestro cuadragésimo aniversario, sin duda una gran oportunidad para lograr consumar definitivamente nuestro gran desafío, inaugurar la Calavera del Maipo y presentarla ante Neptuno para su bautizo definitivo, con la presencia de toda la Tripulación y de muchos Hermanos del litoral y del mundo.

Los astros se alinean y las demarcaciones se cortan en un solo punto, la posición es verdadera y segura, el punto de fondeo está definido y consolidado, nuestra Nao puede tirar el fierro con seguridad de que las uñas del ancla se sujetarán firmemente en un buen surgidero, en donde nuestra guarida será el principal refugio para que lo mejor del espíritu pirata de esta indómita tripulación y la de los osados navíos que se nos abarloen para visitarnos, puedan soltar al viento sus aventuras y disfrutar de la verdadera amistad y fraternidad que nos distingue como Hermanos de la Costa.

¡Buena Mar y vientos propicios queridos hermanos!!!

Orzaaaaaa Hermanos!!!
Jaime "Ventura" Villarroel

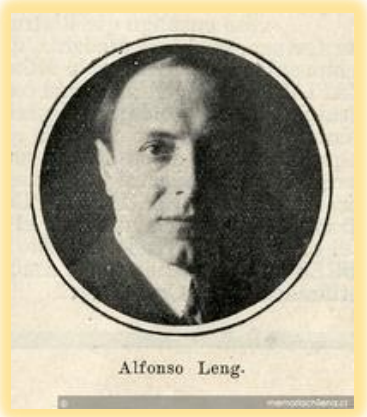
Reportaje Histórico

Habiéndose celebrado recientemente el 138° aniversario del natalicio del Hermano Fundador **Alfonso Leng**, he querido repasar algunos aspectos poco conocidos de su vida para intentar acercarme a comprender su inspiración y sensibilidad para su relación con las personas, que lo llevaron al participar con tal entusiasmo en la creación de nuestra Hermandad de la Costa.

Preparado por: Hermano José Domingo PEJE Vásquez

Fuentes pirateadas: Ecured, www.memoriachilena.cl; www.udechile.cl; www.hermandaddelacosta.cl; Hermandad de la Costa; Su Historia tomo N° 2.

Hermano fundador ROL N° 1



El Hermano Fundador **Alfonso Leng Haygus** nació en Santiago el 12 de febrero del año 1884, hijo de Eduardo Leng y María Haygus.

Cursó sus estudios humanísticos en el Instituto Superior de Comercio y se tituló de Contador. En 1905 ingresó al Conservatorio Nacional de Música, pero sólo alcanzó a cursar un año de estudios. En 1909 se tituló de Odontólogo (Dentista para la época).

Alfonso Leng, Músico:

Es uno de los casos más singulares de la música nacional. De formación autodidacta, no realizó estudios sistemáticos de música, sino que sólo asistió por un breve período durante 1905 a los cursos de armonía y composición que dictaba el maestro Enrique Soro en el Conservatorio Nacional de Música.

Perteneció a numerosas instituciones culturales que marcaron hitos en la historia de la música de concierto chilena del siglo XX, que reunían a músicos especialistas y aficionados en torno a la búsqueda común de una estética moderna y progresista, como fueron el grupo “Los diez” (1910), la “Academia Ortiz de Zárate”, la “Sociedad Bach” (1917-1932) y la “Asociación Nacional de Compositores de Chile” (1936).

Transmite en sus composiciones la influencia wagneriana; el romanticismo alemán se hace presente con fuerza en sus obras sinfónicas, mostrando una construcción sonora de gruesas texturas con altos niveles expresivos y dramáticos, lo que puede observarse en su poema sinfónico “La Muerte de Alsino” (1922), considerado por el musicólogo español Vicente Salas Viú, como un punto significativo en la evolución de la música contemporánea chilena. El estreno de “La Muerte de Alsino” fue realizado por la Orquesta Sinfónica de Chile, que dirigió Armando Carvajal en mayo de 1922. Esta obra musical se basa en la prosa poemática de Pedro Prado, titulada Alsino.

Ocupan un lugar destacadísimo también, sus cinco Doloras (1914), obras para piano inspiradas del mismo espíritu señalado, con acotaciones líricas del poeta chileno Pedro Prado.

El año 1919 compone sus primeros preludios para piano, los que en palabras del pianista Alexandros Jusakos, son de una posición estética, con una elaboración más exigente, que evoluciona a partir de una "afinidad espiritual" con los románticos alemanes.

En el marco de la armonía, se le ha comparado con Scriabin, autor que habría sido completamente desconocido para los chilenos, y por ende, para Leng, en los primeros años del siglo XX.

Obtuvo el Premio Nacional de Arte, Mención Música, el año 1954.

Alfonso Leng tuvo una activa participación en la bullente escena de la música académica en Chile durante la primera mitad del siglo XX. Intervino en la reforma del Conservatorio Nacional de Música y en la creación de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Chile y participó en el Instituto de Extensión Musical de esta casa de estudios, En 1955 fue nombrado Delegado frente a la Junta Directiva del Instituto de Extensión Musical de esta Casa de Estudios. Colaboró en el diseño de los Festivales de Música Chilena que se desarrollaron desde 1948 en adelante.

SUPLEMENTO
DE
MÚSICA CHILENA

ALFONSO LENG

Preludio
y Estudio

Alfonso Leng, Dentista:

En forma paralela a su actividad musical, se destacó en el ámbito científico. En 1909, obtuvo el título de Dentista, fundando luego las primeras cátedras universitarias de Parodoncia y Química Fisiológica en América, para finalmente ser nombrado Primer Decano de la Facultad de Odontología de la Universidad de Chile en 1945, cargo que desempeñó durante varios periodos sucesivos. Asimismo, fue miembro de instituciones científicas en Estados Unidos, Inglaterra e Italia, e integró las facultades de Odontología de Cuba, Argentina y Perú. Su labor científica fue reconocida tanto en el ámbito nacional como internacional.

En tal calidad se destacó como uno de los odontólogos más aventajado en esta especialidad, no solamente de la América hispana, sino del mundo odontológico.

En los Congresos internacionales correspondientes fue elegido repetidas veces como Vicepresidente y Miembro Honorario.

Alfonso Leng, el hombre:

Hombre de mundo, con alma abierta a todas las nobles iniciativas, supo conquistar el aprecio de un sinnúmero de verdaderos amigos chilenos y del exterior.

No podía el sabio y el músico desoír el llamado del mar. Ya en su madurez física construyó en un enrocado de Isla Negra, cerca de El Tabo, un acogedor refugio para su familia y sus amigos.

Leng dio un paso más, atraído por el embrujo del océano; a los 60 años siguió un curso para Patrón de Yate y recibió su Matrícula de Piloto Regional después de las pruebas de rigor. Tener el diploma y no navegar habría sido una paradoja y este "Lobo de Mar" se lanzó a tripular yates pequeños y grandes en Algarrobo, el balneario más cercano a su casa veraniega en la costa.

Practicando la navegación, pronto encontró algunos amigos que compartían sus aficiones náuticas con quienes disfrutaba de largas conversaciones durante la época estival, su amistad fue creciendo y para no dejar de deleitarse de esas amenas e interesantes conversaciones decidieron juntarse periódicamente en Santiago, realizando la primera reunión en su casa de Santiago un 7 de abril de 1951… lo demás es historia aparte, que aún perdura y no deja de crecer…

Piratas y Corsarios: Modo de vida en los siglos XVII-XVIII
Una visión académica e histórica.

Extracto realizado por el Hermano Peje de la Nao San Antonio y pirateado del estudio "Piratas y Corsarios' presentado por Danel Intxaurrondo González, curso de Historia moderna, Universidad de Barcelona, 2018-2019.

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 reiterados enfrentamientos contra la autoridad de las potencias mundiales.

Para comprenderlo, lo fundamental en primer lugar es saber qué es un pirata y en qué se diferencia de un corsario. Luego entender cuáles eran las inquietudes que llevaban a una persona a adoptar esta forma de vida.

A continuación, saber cómo se organizaba la vida en una tripulación, tanto a bordo durante sus largas travesías, como cuando estaban en tierra; cuáles eran los peligros que suponía pasarse la vida navegando, así como la importancia 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.

Piratas y Corsarios

¿Qué son los Piratas?

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".*

La definición jurídica de piratería del Ministerio de Defensa de España es: *"Aquella expedición armada o empresa por mar con un fin lucrativo y sin tener la autorización del Estado"* que amenaza la seguridad y el comercio general, y no solo los intereses de un país.

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 mismo autor distingue además a filibusteros y bucaneros, que fueron piratas que actuaron en las costas de América del Sur y el Caribe.

Inicialmente los bucaneros se dedicaban a cazar cerdos en las islas "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 bucaneros. Posteriormente al observar los réditos se dedicaron a la piratería.

Los filibusteros eran piratas principalmente holandeses, (filibustero viene de "vrijbuiter"), que se dedicaban a atacar pequeños barcos y desaparecer rápidamente.

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.

¿Y 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, utilizándolos como sinónimos e incluso dando a corsario una acepción peyorativa.

A nivel jurídico, se 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.

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 a menudo como sinónimos. 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.

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.

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".

Se considera el corso como una carrera, un oficio con el que ganarse la vida; en cambio la piratería es una opción clandestina, sin reconocimiento oficial.

¿Qué llevaba 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.

Un caso específico fue en la antigua Grecia, en que las dificultades que había para la agricultura en las numerosas islas del mar Egeo, empujaron a la gente a echarse al mar, y con ello a la piratería, pero la causa principal era la idea de hacerse rico y vivir bien.

John Roberts (Casnewydd Bach, Gales, 1682-Cabo López, Gabón, 10 de febrero de 1722), más conocido como **Bartholomew Roberts,** (**456 capturas en su haber** en tan sólo cuatro años, de 1718-1722, muy lejos de las 30 de Barbanegra. Roberts llegó a capturar 22 barcos de una sola vez. Era tal el temor que imponía, que, ante la visión de la bandera de Roberts, las tripulaciones dejaban los barcos abandonados en el puerto a merced del pirata)

Fue el pirata más exitoso de la historia y decía: "*En un servicio honrado, la comida es insuficiente, los sueldos son bajos y el trabajo es duro; en este (la piratería) 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".* 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.

Los marineros que se convertían en piratas lo hacían para escapar del agotador 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. Otra de las razones era el desempleo entre marineros, que, al no encontrar otra salida, decidían dedicar su vida a la piratería.

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, pero rechazó el ofrecimiento por miedo a que lo acusaran de cómplice de 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.

Vida Cotidiana y Riesgos en la Piratería

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. 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.

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.

Un buen ejemplo de estas cláusulas son las que se han conservado de la tripulación del más exitoso de los piratas, **Bartholomew Roberts**, y que resumidas serían:

I Todo hombre tiene voto en los asuntos del momento, tiene igual derecho a provisiones frescas o licores fuertes en cualquier instante tras su confiscación y pueden hacer uso de ellos a placer, excepto que la escasez haga necesario, por el bien de todos, su racionamiento.

II Todo hombre será llamado equitativamente por turnos, según la lista, al reparto del botín (sobre y por encima su propia participación), se le permitirá cambiarse de ropa para la ocasión, pero si alguno defrauda a la compañía por valor de un dólar de plata, joyas o dinero, será abandonado a su suerte en el mar como castigo. Si el robo fuese entre miembros de la tripulación, esta se contentará con cortar las orejas y la nariz al culpable y lo desembarcará en tierra, no en lugar deshabitado, pero sí en algún sitio donde se dé por sentado que encontrará adversidades.

III Nadie jugará a las cartas o dados por dinero.

IV Las luces y velas se apagarán a las 8 de la noche; si después de esa hora algún miembro de la tripulación se inclina a seguir bebiendo, puede hacerlo sobre cubierta.

V Mantener sus armas, pistolas y sables limpios y listos para el servicio.

VI No se permiten niños ni mujeres. Si cualquier hombre fuera encontrado seduciendo a cualquiera del sexo opuesto, y la llevase a la mar disfrazada, sufrirá la muerte.

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 Ningún hombre hablará de dejar su modo de vida hasta que haya aportado 1000 libras. Si, para conseguirlo, perdiera una extremidad o quedara impedido para el servicio, se le darán 800 dólares extraídos del inventario común y por heridas menores, en proporción a su gravedad.

X El Capitán y el Segundo recibirán dos partes del botín; el Maestre, el Contramaestre y el Cañonero una parte y media; los restantes oficiales una y cuarto.

XI Los músicos tendrán descanso el sábado, pero no los otros seis días y noches, a no ser por concesión extraordinaria.

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.

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. Estos descubrimientos fueron posibles debido al desarrollo de 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.

Uno de los mejores documentos acerca de la navegación son los escritos por el corsario, bucanero y explorador inglés William Dampier (1652-1715). Hijo de granjeros, 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. 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.

Dampier fue, por lo 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 sabemos, por ejemplo, que la mayoría de las cartas náuticas aumentaban el ancho del Atlántico en diez grados. En uno de sus escritos señala: ***«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».***

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

Por consiguiente, 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.»***

Por ende, todos los barcos piratas y corsarios contaban con al menos un navegante que supiera utilizar las herramientas para medir su posición. Durante los asaltos a otras naves era muy común que los piratas se llevasen 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.

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 Índico 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, utilizándola como base de operaciones al atacar las naves que rodeaban Sudáfrica para comerciar con la India y China. 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 por oro, marfil, esclavos y productos exóticos.

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.

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 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.

Peligros a Bordo

Uno de los peligros más frecuentes eran las enfermedades. 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 para contraer enfermedades a bordo era la alimentación, y en un intento de prevenirlo llevaban a bordo animales vivos para tener carne fresca, para ello obligaban a los porqueros a entregar tantos cerdos como necesitasen, amenazándolo con la horca. También llevaban gallinas de las que consumían la producción de huevos hasta que morían, momento en que se las comían.

También existían otros peligros. Los barcos estaban repletos de motones, 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 algún motón podía resultar en un error fatal para algún miembro de la tripulación.

Sin embargo, sin lugar a duda el mayor peligro que corrían los piratas y del que hay numerosos testimonios, son los naufragios. El más famoso es el que sufrió la tripulación de Samuel Bellamy en el cabo Cod, cerca de Boston, el 26 de abril de 1717. 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 los barcos se alejaron el uno del otro, el barco más pequeño apareció en lo alto de una isla yerma y las otras tres naves tocaron fondo 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. En 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.

La Sociedad Pirata

Existía entre los piratas una cultura colectiva. Más 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. 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.

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».

«A la primera vista de Plunkett (Roberts) le maldijo como diablo, por su imprudencia irlandesa en atreverse a resistirlo. El viejo Plunkett, al darse cuenta de que se había metido en malas compañías, cayó en un juramento y maldiciendo tan rápido o más rápido que Roberts; hizo reír de todo corazón, al resto de los Piratas solicitando a Roberts que se sentara y guardara paz, ya que no tenía ninguna participación en el Pallaver con Plunkett en absoluto. De modo que, por mera fuerza de maldecir y maldecir, el viejo Plunkett… salvó su vida»

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.

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 anexo se incluyen las banderas de los piratas más temidos de la historia).

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. Muchos 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 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.

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

Esta Cofradía, 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 matrimonios, consiguiendo en muchos casos que se crearan familias y pasasen a ser colonos.

Las leyes de la Cofradía de los Hermanos de la Costa tienen similitudes a las cláusulas de los piratas que componían las tripulaciones de Bartholomew Roberts expuestas anteriormente, con la diferencia de que llegaron a ser un grupo social organizado a mayor escala, ya que las bandas piratas, en el mejor de los casos, 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.

Los Siglos XVII – XVIII y La Piratería

La piratería es un suceso que se ha dado a lo largo de gran parte de la historia, pero los siglos XVII y XVIII fueron 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 etapa** se conocerá como el **periodo de los bucaneros** y vendría de la mano de la llegada de los franceses a las Antillas, concretamente a la isla de La Española. **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.

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 en 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 de los países bajos (antecesoras de Belgica y Holanda principalmente). Es en el contexto de la Guerra de los Ochenta Años, en las que este territorio luchaba por independizarse del reino de España, en que 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.

Periodo de los Bucaneros (1650 – 1683)

El periodo coincide con el declive de España como potencia política y económica del Mediterráneo. Inglaterra estaba aún controlada por Oliver Cronwell, quien instauró la república y a su muerte en 1658, Carlos II restauró la monarquía. Por otra parte, las Provincias Unidas firmaron la Paz con España logrando su independencia. En la misma época en Francia se vivía el ascenso al trono de Luis XIV cuya dura política antiprotestante hizo que muchos franceses se exiliaran a las Antillas. Finalmente, la creación de nuevas colonias a parte de los españoles en América favoreció la clandestinidad de los piratas.

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 y se fueron a Tortuga, pequeña isla al noroeste La Española, donde montaron su primera base.

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. 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.

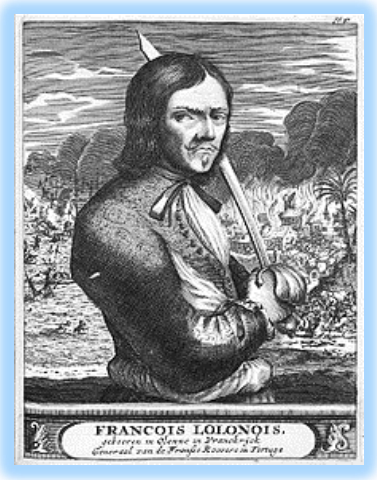
También hubo bucaneros en La Española, pero al ser una isla más grande no sufrieron demasiados problemas en comparación con los que habitaban Tortuga. Otra base de actividad bucanera fue la isla de Jamaica. Esta última en 1657 fue colonizada por los ingleses con unos 4500 europeos y 1500 africanos, y un año más tarde expulsaron definitivamente a los españoles de la isla. Los gobernantes ingleses de la isla aceptaban la existencia de bases 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.

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 atrás 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. Contra todo pronóstico, Legrand y su tripulación tomaron el galeón.

En 1666, el bucanero François l'Olonnais "El cruel", 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.

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 ojos recelosos a los bucaneros, y empezaron a legislar para que esta práctica se acabara. En 1681 el concilio de Jamaica empezó a la 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.

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.

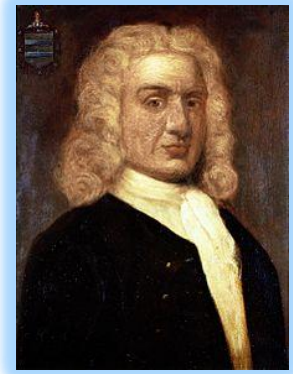
Bartholomew Sharp fue uno de los piratas precursores de la Ronda, entrando en los Mares del Sur en 1680.

Su tripulación y él cruzó a pie 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, llegando incluso a Ilo, Coquimbo y La Serena. 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 de la nave el Santo Rosario, que navegaba las costas de Ecuador. Hacia 1682 Sharp y su tripulación decidieron volver a Inglaterra y, debido al valor de sus testimonios sobre la fuerza de España en el Pacífico y las cartas náuticas, Carlos II difícilmente podía condenarlos.

Parte de la tripulación de Sharp, entre los cuales se encontraban William Dampier, Lionel Wafer y John Cook, decidieron poner rumbo nuevamente 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 tomo 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 Grogniet, el Capitán Lescuyer, el Capitán

Rose y varios más, llegando a rondar los 900 miembros en total. Fueron sorprendidos y derrotados por la armada española cerca de la isla Pacheca, en Panamá, disolviéndose 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 Grogniet, que se disponía a atacar Guayaquil. Tras encontrar 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.



Una figura importante de la época de la Ronda del Pirata es el conocido Capitán William Kidd (1645 – 1701).

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, 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 Orientales, pero todas las bandas piratas estaban en el mar en busca de botines. Decidió poner rumbo hacia la costa india, viaje que duró cuatro meses en los que lo único que hacía era gastar provisiones sin ningún beneficio.

Su primer acto de piratería fue en las costas del mar Rojo, donde el Capitán Kidd obligó a los nativos de una aldea a entregarle una gran cantidad de sorgo. La tripulación, desesperados al ver que no obtenían beneficios, aceptaron el nuevo derrotero que empezó a tomar el Capitán, y al poco asaltaron un convoy mercante indio, luego 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 juicio contra él, siendo condenado a la horca.

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, pero en menor medida y es así como 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. Bombardearon la ciudad durante catorce días hasta que la rindieron. El tesoro encontrado allí resultó enorme, pero de Pointis sólo les dio a los bucaneros 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. Tras el asalto a Cartagena de Indias se volvieron a tomar medidas para acabar con la práctica de la piratería, ya que observado el poder que habían adquirido, dejaron de verlos como posibles aliados sino como potenciales rivales. La persecución de esta práctica fue todo un éxito y se redujeron drásticamente los asaltos piratas en las Antillas. La captura y saqueo de Cartagena de Indias marcaría el fin de la Ronda del Pirata.

Consecuencias de la Guerra de Sucesión Española

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, proclamó que Luis XIV, rey de Francia, sería su heredero universal, quien aceptó y cedió el 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 Gran Alianza, compuesta por Inglaterra, Provincias Unidas y el Imperio proclamando que el auténtico rey de España 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. *El 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. 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 el de la mayoría de los capitanes, fue bastante breve (1717 – 1718), pero su crueldad y teatralidad (Barbanegra solía luchar con mechas de combustión lenta enrolladas en la barba y las rastas, lo que hacía que tuviese humo alrededor de la cabeza y sus rivales pensaran que era el mismo diablo), 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) lo venció y dio muerte el 22 de noviembre de 1718.

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 pertenecieron a la banda de Jack Rackham más conocido como 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. 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 aceptó un perdón real ofrecido por el gobernador de Bahamas y luego volvió a la piratería, lo que enfureció al gobernador y ordenó una expedición para capturarlo. 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.

El más importante de entre los piratas del tercer ciclo de piratería es Capitán Bartholomew Roberts.

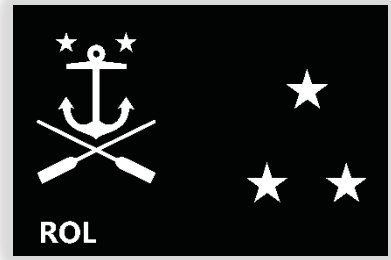
En su carrera como pirata (1719 – 1722) asaltó más de cuatrocientas naves, convirtiéndolo en el más exitoso de los piratas del momento. Su primera presa de importancia la capturó en las costas de Pernambuco, en Brasil, capturando un barco portugués con un botín de unas cien mil libras. Continuó apresando 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. 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.

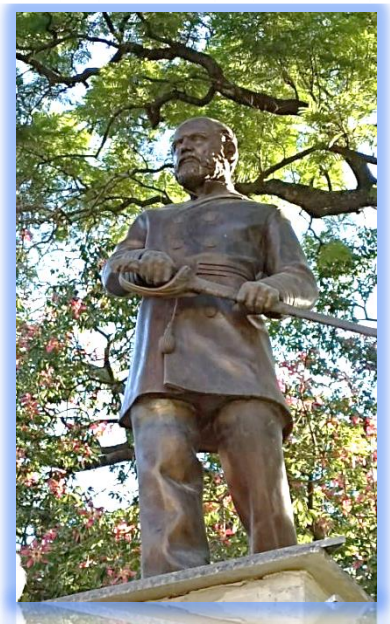
Kris E. Lane calcula que entre los años 1716 y 1726 hubo alrededor de cinco mil piratas en Las Bahamas, y afirma que las grandes potencias se pusieron de acuerdo para llevar a cabo medidas con el fin de erradicar esta práctica. Se aprobaron medidas legislativas prohibiendo cualquier relación con los piratas, el aumento de patrullas navales (los piratas no tenían la fuerza suficiente para hacer frente a los grandes buques de la armada); los gobernadores ofrecieron recompensas por la cabeza de los piratas más importantes, se otorgaron cartas de autorización a los corsarios para poder atacar sin ninguna restricción a los piratas y se aprobaron indultos y amnistías que fueron bastante eficaces. Inicialmente los juicios a piratas afectaban únicamente a los capitanes y altos cargos de la nave, pero a medida que el problema fue creciendo empezaron a juzgar a las tripulaciones enteras.

Los juicios y los respectivos castigos se publicaban en los periódicos, con la intención de que los marineros se replantearan 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. 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 actividad estaba prácticamente extinta, dando fin al tercer ciclo de piratería de los siglos XVII – XVIII.

ANEXO: Banderas de diferentes piratas, más conocidas como “Jolly Roger”



¡Última hora!



El pasado lunes 7 de marzo inauguraron el nuevo monumento del Comandante Arturo Prat Chacón en Buenos Aires, Argentina.
Hecho de bronce y aproximadamente 5,4 metros de altura, es el monumento de mayor dimensión que existe del Héroe Nacional en el extranjero.

Pirateado de la página web "Noticias Navales de la Armada de Chile"

Gracias a los esfuerzos desplegados por la Embajada de Chile en Argentina, el pasado 25 de junio de 2021 se logró concluir el trámite administrativo de la Ley de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, por la cual "se acepta la donación efectuada por la República de Chile del Monumento en memoria del Capitán Arturo Prat Chacón para ser emplazado dentro de la Plaza República de Chile". Con este acuerdo hecho realidad, se elevaron anclas para iniciar la travesía.

El Centro de Excadetes y Oficiales de la Armada "Caleuche" asumió la responsabilidad de llevar adelante la ejecución de este proyecto, el que significa un férreo compromiso entre todos los que admiran a Prat y su legado valiente e inspirador.

Desde el lunes 7 de marzo del 2022 los ciudadanos de Buenos Aires podrán disfrutar de un monumento a Prat de grandes dimensiones, que será ubicado en la Plaza República de Chile y que se mandó a construir para honrar la vida de un hombre que amó a Dios, a su Patria, a su familia, al prójimo y a la Marina de Chile.

El Presidente del "Caleuche", Roberto Macchiavello, define este proyecto como un hito para ambas naciones, resaltando que se debe por "la importancia que tiene la figura de Prat para Chile y porque Argentina alberga a la más importante colonia de chilenos en el extranjero, donde se recuerda con especial cariño los vínculos con nuestras tradiciones".

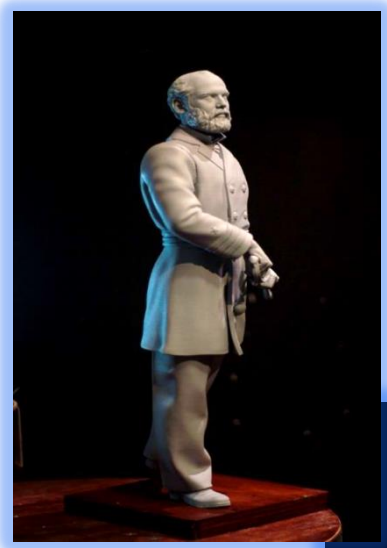
De igual manera, señala que lo primero que se hizo para para comenzar a trabajar en la consecución de este proyecto, fue reunir la recaudación de fondos necesarios para cumplir el objetivo de construir el monumento y luego, formar un equipo de trabajo con miembros del Caleuche.

"El equipo lleva meses trabajando y una de las tareas más sensibles ha sido el control del progreso del monumento, lo que ha requerido observación en terreno y también a distancia para cumplir con los plazos establecidos. A esto se suma la recaudación de los aportes en dinero por parte de los caleuchanos y los amantes del mar, que permite que "este gran monumento a Prat nos pertenezca a todos", asegura Macchiavello.

Este monumento a Prat, que entre la base y el cuerpo mide 5,4 metros de altura, será el más grande que existe a ese insigne marino en el extranjero. Su escultor, el argentino Jerónimo Villalba, indica que “es un honor para mí realizar monumentos de próceres y de figuras heroicas como la de Prat. Pero puntualmente siento un profundo respeto y admiración por la rica historia de Chile, sobre todo por sus instituciones oficiales y su dedicación en realizar esta escultura. Estas obras muestran el interés de Chile por enaltecer a sus próceres desde su construcción hasta por el aprecio y cuidado en los pequeños detalles. Desde mi lugar como artista solamente tengo para decir que es un honor realizar una obra fundida en bronce para la embajada chilena y argentina”.

El Comandante en Jefe de la Armada de Chile, Almirante Juan Andrés De La Maza, expresó que "es un tremendo orgullo que en la plaza República de Chile en Buenos Aires se haya inaugurado esta estatua en honor a nuestro máximo Héroe, el Comandante Arturo Prat. Debo agradecer las gestiones hechas por la Corporación Caleuche, quienes donaron esta hermosa estatua e hicieron posible este acto y por supuesto, a las autoridades de la Embajada de Chile en Argentina, quienes realizaron todos los trámites administrativos y legales para que esta donación caleuchana luciera donde hoy está. Sin duda que Prat es un ejemplo de valentía y honor, no sólo para Chile, sino para todos los marinos del mundo, por lo que, reitero, estamos muy orgullosos que nuestro Héroe esté, a partir de hoy, en un lugar tan relevante de la ciudad de Buenos Aires".

Tras finalizar la ceremonia efectuada en la Plaza Chile, ubicada en las inmediaciones de la Embajada chilena en Argentina, el Vicealmirante Alberto Soto, quien asistió a la actividad en representación del Comandante en Jefe de la Armada, expresó que “es un día muy significativo para la nuestra Armada, con un marco magnífico de Autoridades de la Defensa y de la República Argentina. Prat es un Héroe transversal que es muy valorado por todos los chilenos y en el extranjero. Esto será un punto de referencia para todos los compatriotas aquí en Argentina”.



NOTA: Para este editor es un orgullo y honor dar a conocer esta noticia que, complementada por fotografías compartidas por Oficiales de Marina que estuvieron presentes en el develamiento de este importante monumento, sin duda engrandecen nuestra Patria y la memoria de este insigne héroe que ha dado Honor y Gloria a Chile en todo el mundo.

Zafarrancho Mitológico de la Nao Castro efectuado entre el 14 y 16 de enero del 2022

Un experimentado piquete conformado por el Capitán de la Nao, Hermano Manuel “Zapador” Bonet y su Cautiva Maritza, el sanguinario Comisario, Hermano Carlos “Espartano” Gómez y su Cautiva Pali, y el osado Muchacho Jenson “Panzer LXIX” Kriman, con su Cautiva Daniela y Sirenita Agustina, asistieron al mitológico zafarrancho efectuado por la Nao Castro, celebrado en diferentes lugares de esa maravillosa localidad sureña, oportunidad en que su Capitán Clemente “Trauko” Pérez y su experimentada tripulación agasajaron y deleitaron los insaciables y sedientos estómagos de los piratas que osaron llegar a esas mitológicas islas a disfrutar de las bondades culinarias dispuestas por su Mayordomo, Hermano “Alicate”.

Como siempre, la presencia del querido Capitán Nacional, Hermano Manuel “Chisa” Urzúa, dio especial realce a esta celebración, junto a la presencia de bravos Oficiales Nacionales, distinguidas autoridades y las siempre cautivantes y cándidas Cautivas.

Sin duda, los integrantes de este piquete pudieron transmitir la gran experiencia vivida en estas hermosas latitudes sureñas, pero por sobre todo la posibilidad de compartir y disfrutar de la fraternidad y práctica del Octálogo, regresando a nuestra caleta cargados de tesoros espirituales que siempre son incorporados y compartidos con toda la tripulación de la Nao San Antonio.

Zafarrancho del septuagésimo Aniversario
Nao Valparaíso
Patrimonio Cultural Inmaterial de esta ciudad

Con especial afecto un piquete conformado por los Hermanos Jaime “Ventura” Villarroel, Lugarteniente Nacional, acompañado de Leonel “Tirador” Vidal, Escribano y César “Vultur” Guzmán, Cirujano Barbero, acompañado de su hermosa Cautiva Nicole, tuvieron el grato honor de asistir el pasado sábado 5 de marzo, al magnífico zafarrancho efectuado por la Nao Valparaíso, en dependencias del Club Naval de Valparaíso, ocasión en que su Capitán Leonidas “Lobo” Valenzuela y su aguerrida tripulación celebraron el septuagésimo aniversario de su señera Nao Valparaíso. Dio especial realce a esta celebración, la presencia de nuestro amado Capitán Nacional, Hermano Manuel “Chisa” Urzúa, Oficiales Nacionales, distinguidas autoridades y las siempre bellas y cautivantes Cautivas.

Sin duda, los integrantes de este piquete pudieron transmitir la gran experiencia vivida en estas hermosas latitudes sureñas, pero por sobre todo la posibilidad de compartir y disfrutar de la fraternidad y práctica del Octálogo, regresando a nuestra caleta cargados de tesoros espirituales que siempre son incorporados y compartidos con toda la tripulación de la Nao San Antonio.

HUMOR PIRATESCO

~Una madre le dice a su hijo:
~Jaimito, me ha dicho un pajarito que te drogas.
~La que te drogas eres tú, que hablas con pajaritos.!

~Doctor, doctor, mi bebé tiene seis meses y no abre los ojos.
~El doctor mira al niño y le dice a su padre: Señor, el que tiene que abrir los ojos es usted, este bebé es chino.

~En una feria, un hombre se topa con la tienda de campaña de una adivina. Pensando en pasar un buen rato, entra en ella y se sienta.
~Puedo ver que es padre de dos niños, dice la vidente, mirando su bola de cristal.
~¡Ajá! Eso es lo que usted cree, dice el hombre con desdén. Soy padre de tres.
~¡Ajá! dice la adivina. Eso es lo que usted cree.!

~Perdone, ¿dónde está la sección de libros sobre el sentido del gusto?
~Lo siento, sobre gustos no hay nada escrito…

~¿Nivel de inglés?
~Alto.
~Traduzca «amarillo».
~Yellow.
~Úselo en una frase.
~Me da un vaso con mucho yellow por favor.

~Se encuentran en la calle dos gallegos, uno le pregunta al otro:
~¿Porque caminas con las piernas abiertas?
~-Porque tengo el colesterol alto.
~¿Y eso que tiene que ver con tu manera de caminar?
~Es que el doctor me dijo: Los huevos...¡NI TOCARLOS!

~Dos amigos charlan:
~¿Sabes la diferencia entre accidente y catástrofe?
~Es lo mismo, ¿no?
~No, no. Mira, por ejemplo:
~Si estás en la playa y viene una ola y se lleva a tu suegra, eso es un accidente.
~Ah, ¿Y una catástrofe?
~Catástrofe es que venga otra ola después y te la devuelva a la playa sana y salva.

~¿Por qué los diabéticos no pueden vengarse?
~Porque la venganza es dulce.

~Ayer me caí y pensé que me había roto el peroné…
~¡Peronó!!

~Un vampiro con la boca llena de sangre le pregunta a otro:
~¿Dónde encontraste esa sangre tan rica?
~¿Ves ese muro de hormigón que está allí?
~ ¡¡Sí!!
~¡Pues yo no lo vi!

~ ¿Cuál es el animal más antiguo del mundo…?
~ El pingüino, porque está en blanco y negro.

~¿Cómo se llama el hermano enfermo de Hello Kitty?
~Bron Kitty

~¿Cuál es el colmo de un periodista?
~Que lo aplaste una rueda de prensa.

~¿Cuál es el colmo de un sordo?
~Que cuando muera le dediquen un minuto de silencio.

~Pepito y Jaimito llegan tarde al colegio.
~Al entrar la profesora les pregunta:
~Pepito, "¿por qué has llegado tarde hoy?"
~Maestra, es que anoche soñé que fui a la Polinesia y como el viaje era tan largo me desperté tarde.
~¿Y tú Jaimito? ¿Por qué has llegado tarde?", le pregunta la profesora.
~Es que fui a esperar a Pepito al aeropuerto maestra".

~Sabes querida, cuando hablas me recuerdas al mar.
~¡Que lindo mi amor! No sabía que te impresionara tanto
~¡No, si no me impresionas... me mareas!

~Oiga jefe auménteme el sueldo. Tenga en cuenta que hay cuatro empresas detrás de mí.
~¿Ah sí? No me diga, ¿y cuáles son?
~La del cable, la luz, el gas y el teléfono.

Cumpleaños del Periodo

La editorial del Fanal Informativo de la Calavera del Maipo hace llegar un afectuoso y fraterno abrazo a los Tripulantes que han estado de cumpleaños durante el periodo enero - febrero, deseándoles buenos vientos y mares calmos en la nueva singladura de vida que han iniciado.

Enero

09: Muchacho Jenson "Panzer LXIX" Kriman

Febrero

07: Hermano Mauricio "Kitemate" Araneda
08: Muchacho Ronald "Ragnar" Reyes
13: Hermano César "Vultur" Guzmán
15: Hermano José "Peje" Vásquez

Ríe con frecuencia y sonríe siempre.
Es la clave para una buena salud (tuya y de la de los que te rodean).

¡¡¡La Risa, remedio infalible!!!

¡¡Hasta la próxima botella Hermanos!!
¡¡¡Buena Mar y Viento a un largo!!!

¡¡¡Oooorzaaaaaaaaaa!!!

NOTA DEL EDITOR: *Invitamos a todos los tripulantes de la intrépida Nao San Antonio y a cualquier filibustero de las Naos del litoral y del mundo, que se hayan atrevido a leer esta Botella noticiosa que sigue en travesía por los mares del mundo, a enviarnos sus anécdotas, relatos, historias y chistes piratas, etc., a los siguientes correos: jaimetomasvillarroel@gmail.com (Hermano Ventura) o josevasquezf@gmail.com (Hermano Peje).*