

## LA PIRATERIA

### 3.- ORGANIZACION DE LOS PIRATAS

Por Roig de Leuchsenring.

Este tercero y último artículo de la serie que he dedicado a ofrecer a los lectores de Carteles brevisimas notas informativas sobre la piratería y los piratas, en general y en lo que especialmente se refiere a uno de los más tristemente famosos, para nosotros, por sus depredaciones en tierra cubana, podría servir a Ripley como tema de algunos de los increíbles descubrimientos que diariamente se divulgan en su sección periodística mundial Créalo o no.

En efecto. Si los piratas son conocidos del vulgo como hombres desalmados, asesinos y ladrones, sin ley, ni freno moral y humano en sus devastadores asaltos en los mares y en las poblaciones costeras, resulta muy difícil imaginarlos como sujetos capaces de vivir organizadamente, con disciplina que todos acataban, con leyes que ellos mismos se daban y cumplían, con orden en sus criminales actividades, con reconocimiento de indemnizaciones a los integrantes de cada banda por daños físicos sufridos a consecuencia de sus asaltos y saqueos.

Y, sin embargo, tales "virtudes" adornaron a corsarios, piratas y bucaneros, a tal extremo que llegaron a anticiparse en varios siglos a lo que en nuestro tiempo constituye todavía motivo de discusión, aun en los países que presumen haber alcanzado una legisla-

ción social justamente amparadora del trabajador que resulta víctima de accidentes con motivo de las labores agrícolas, industriales o comerciales que ha escogido para ganarse el pan de cada día.

Así lo puso de relieve en interesantísimo trabajo presentado al Quinto Congreso Nacional de Historia el doctor Osvaldo Morales Patiño, muy querido amigo y compañero de la Sociedad Cubana de Estudios Históricos e Internacionales y muy notable y fecundo historiógrafo que se ha especializado brillantemente en prehistoria cubana y americana.

La previsión de los piratas es el título de ese trabajo de Morales Patiño, y a escribirlo, sin duda alguna, lo inclinó su consagración oficial, como director general de Higiene y Previsión Social del Ministerio del Trabajo, a los estudios sociales y sanitarios.

Ya en el artículo primero de esta serie me referí a las organizaciones o trusts formadas por piratas para el más seguro y lucrativo desarrollo de sus actividades. Diré ahora que existió también, según refiere Philip Gosse en su Historia de la piratería, una escuela de piratas, conocida por el nombre de Los hermanos de la Costa y una fraternidad de bucaneros que tuvo su primer asiento en la isla La Española, estableciéndose, al ser expulsados de allí, en la vecina isleta Tortuga. De estas dos asociaciones hizo detallada historia uno de los asociados, el joven francés Alexandre Olivier Exquemelin, en dos libros - Bucaneros de América - que constituye el mejor "texto" sobre la piratería en América.

Gosse, con datos tomados de esa obra, pondera la organización y leyes de los bucaneros, el orden y disciplina que observaban, como preparaban las expediciones en asamblea general, en la que se

decidía, primeramente, el lugar de avituallamiento y la distribución de las raciones diarias, repartidas por el despensero en proporciones iguales y "tanto como cada uno pueda comer en dos sentadas al día". Se discutía y aprobaba en consejo "hacia que parte han de ir a buscar sus arriesgadas aventuras" y se acordaban las estipulaciones de la empresa, especificándose minuciosamente la suma que correspondería a cada uno de los piratas de las ganancias alcanzadas, pues era ley entre ellos que "si no hay presa, no hay paga".

Morales Patiño da a conocer este curioso "contrato de trabajo" que era escrupulosamente observado por todos. El reparto del botín se hacía en el siguiente orden:

".- La parte del jefe o capitán, como dueño del barco o armador, es decir el que proporciona el barco.

2.- La parte del carpintero o constructor que carenó, calafateó y aparejó la embarcación.

3.- Lo necesario para pagar las provisiones o avituallamiento.

4.- El salario del cirujano-barbero y su cofre de medicamentos, lo cual importaba generalmente unas 200 o 250 piezas de a ocho.

5.- La recompensa a los heridos o lisiados".

Y Gosse precisa, además, que la construcción del barco montaba de 100 a 150 piezas de a ocho y las provisiones unas 200 piezas de la misma moneda.

Las indemnizaciones por lesiones recibidas durante la aventura, en piezas de a ocho o esclavos, eran las siguientes:

Brazo derecho, 600 o 6 esclavos.

Brazo izquierdo o pierna derecha, 500 o 5 esclavos.

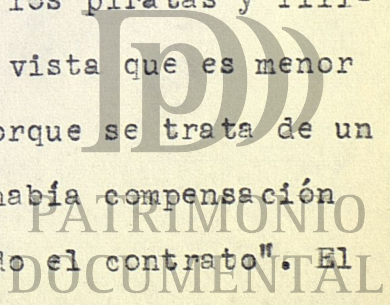
Pierna izquierda, 400 o 4 esclavos.

Un ojo o un dedo, 100 o 1 esclavo.

Como se ve, la cuantía de las indemnizaciones se graduaba de acuerdo con la mayor o menor importancia del miembro perdido en relación con la índole del trabajo que se realizaba. Así, el brazo derecho era el miembro más importante del cuerpo y el brazo izquierdo tenía tanto aprecio como la pierna derecha y ésta más que la izquierda.

En cuanto a los ojos, Morales Patiño acota: "En el caso de la pérdida de un ojo, la recompensa de los piratas era menor que la moderna, pues probablemente no consideraban esta pérdida como impedimento grave, como lo prueba el gran número de ellos que, a pesar de ser tuertos, se mostraban capaces y afortunados".

También da Morales Patiño un cuadro comparativo de las indemnizaciones establecidas por los piratas con las que hoy rigen para los trabajadores en los Estados Unidos y en Cuba. Las 600 piezas de a ocho que aquéllos estipulaban (unos 579 dólares) por la pérdida del brazo derecho, corresponde a la indemnización norteamericana de \$520 o a la pensión anual cubana de \$298, en un salario mínimo de \$60. En cambio, un ojo sólo merecía para los piratas la indemnización de 100 piezas de a 8, o sean \$96.50, contra \$280 en los Estados Unidos y \$360 de pensión anual en Cuba. Aclara Morales Patiño que "el cálculo moderno se refiere a pensiones anuales y no al pago de una sola vez como hacían y tenían que hacer los piratas y filibusteros; por tanto, puede estimarse a primera vista que es menor la indemnización contemporánea, pero es así, porque se trata de un beneficio vitalicio"; y hace resaltar que "no había compensación por muerte, pues en esos casos quedaba liquidado el contrato". El

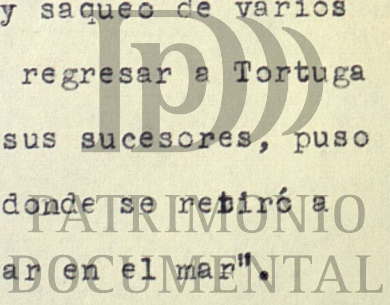


trabajo de los piratas tenía por base esencial el peligro inminente de la pérdida de la vida. La muerte no era lo extraordinario, sino lo natural y corriente. Hombres sin patria ni hogar permanentemente establecido, la familia no contaba, y ellos eran los primeros en dilapidar las ganancias alcanzadas.

¿Para qué guardarla si finalizada una aventura, iban en pos de otra, sin más tregua ni descanso que la preparación de nuevas expediciones?

Y Gosse refiere que "el bucanero común, al ganar una presa señalada, generalmente se enorgullecía en dilapidar sus bienes lo más pronto posible, y algunos de ellos disipaban a veces hasta dos o tres mil piezas de a ocho en una sola noche entre tabernas, gariotos y burdeles. Recoge de Exquemelin el caso particular de Peter Legrand: "Mi propio amo, en similares ocasiones, se compraba un tonel entero de vino, lo sacaba a la vía pública y forzaba a beber con él a todo el que pasase, amenazando con la pistola a quien intentara rehusar el obsequio; otras veces hacía lo mismo con barricadas de ale o de cerveza, y con mucha frecuencia lanzaba con ambas manos el líquido a la calle, mojando las ropas de los transeúntes, sin cuidarse lo más mínimo del daño causado a los vestidos, ni de si los perjudicados eran hombres o mujeres".

Pero de este escandaloso dilapidador que fué el pirata Peter Legrand, dice Gosse que después de la captura y saqueo de varios galeones, "hizo entonces algo único: en vez de regresar a Tortuga y malbaratar sus riquezas, al igual que todos sus sucesores, puso proa a Dieppe, en Normandía, su ciudad natal, donde se retiró a una vida de paz y abundancia sin volver a pensar en el mar".



Volviendo a la organización y leyes de los piratas expresa el referido autor que éstos, después de cubrir los gastos de la aventura e indemnizaciones a los lesionados, "hacían un muy exacto y equitativo dividendo entre todos ellos", pero teniendo en cuenta el rango y oficio de cada uno, de modo que el jefe o capitán alcanzaba cinco o seis veces la parte de un marinero; el piloto mayor, dos, y los demás oficiales en proporción a la importancia de sus empleos. Los grumetes tenían media parte de la correspondiente a los marineros rasos, pues participaban en la refriega y tenían la obligación "de incendiar el buque o barquichuelo donde se hallaban y después retirarse a la presa".

Morales Patiño enjuicia certeramente esta organización de los bucaneros, en cuanto al sistema de pago, "como una cooperativa en la cual se repartían las utilidades representadas por el botín; llama la atención sobre la forma en que se atendía la higiene y previsión social con el enrolamiento del cirujano-barbero con su cofre de medicamentos, y la recompensa a los heridos, estimando "asombrosa la analogía entre lo que pagaban como indemnización y lo que calculan y pagan las compañías modernas que atienden el seguro por accidentes del trabajo". Pueden ser calificados, pues, los piratas como los precursores y pioneros de la previsión social contemporánea.

Del orden, la disciplina y la "honestidad" que observaban entre sí los piratas bucaneros afirma el historiador Gosse: "Observaban gran orden entre ellos, pues en estas presas está severamente prohibido a todos apropiarse nada en particular. Por lo tanto, cuanto toman se divide proporcionalmente, según se ha dicho antes. Es más,

PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

se juramentaban mutuamente, prometiendo no esconder algo de lo que encontrasen en la presa o alzarse con ello. Si después encuentran a alguien infiel al mencionado juramento inmediatamente se le separaba y echaba fuera de la sociedad. Unos con otros se muestran atentos y caritativos. Tanto es así, que si alguien quiere lo que otro tiene se lo conceden con gran liberalidad".

Esta organización de los bucaneros fué en cierto modo reconocida oficialmente por los gobernantes ingleses, en su propósito de utilizarlos para abatir a los españoles que hostilizaban el tráfico marítimo inglés en aguas de Jamaica. Buen ejemplo de ello se encuentra en las instrucciones que el gobernador Modyford, de Jamaica, dio a Henry Morgan, "el más grande de los bucaneros", como lo califica Gosse, al comisionarlo, a fines de 1670, por segunda vez, para que aniquilase buques y poblaciones españoles con sus hombres: "Como no hay otra paga con que animar a la flota, tendrán (los tripulantes) todos los bienes y mercancías que capturen en esta expedición, dividido entre ellos de acuerdo con sus reglamentos".

La expedición rebasó todos los cálculos imaginables en cuanto al provecho obtenido por los piratas. Pero Morgan quebrantó las leyes de piratería, provocando la ruidosa protesta de su gente, que se consideró defraudada en la parte que le correspondía. Y he aquí que Morgan decidió entonces "colgar sus hábitos" de pirata para vestirse los de nobilísimo caballero inglés, héroe popular del país. Y encausado por la fuerza mayor de las demandas del gobierno español, no hubo tribunal ni jurado que se atreviese a condenarlo. "El rey - cuenta Gosse -, que lo tenía por vasallo favorito, le armó

caballero y lo devolvió a Jamaica, no como prisionero, sino como teniente gobernador de la Isla".

Moralejas. La primera, que la organización, la disciplina, el orden y el acatamiento a las leyes son indispensables en la vida de cualquier comunidad humana, hasta en la de los piratas. Aplíquense el sayo nuestros actuales desgovernantes. El relajo puede llegar a ser aceptado, pero con orden. Y esta otra: que si los dioses premian en el cielo, a los buenos; en la tierra, lo mismo ayer que hoy, ingleses o cubiches, los gobernantes recompensan a los malos, siempre que los sirvan bien.

Carteles, La Habana, marzo 14, 1948.



PATRIMONIO  
DOCUMENTAL

OFICINA DEL HISTORIADOR  
DE LA HABANA