

**Revisitando un clásico: James Burney y su *Historia de los Bucaneros de América*.
Una definición del mundo a principios del S. XIX**

**Revisiting a classic: James Burney and *A History of the buccaneers of America*. A
definitions of the world at the beginning of the 19th century**

Juan Marchena¹

Resumen

Entre la literatura y la historia y sobre la base de los escritos del navegante inglés James Burney el presente trabajo hace un recorrido a lo largo del siglo XVIII por el proceso de conocimiento de la navegación en los mares del planeta haciendo especial énfasis en los viajes por el Caribe.

Palabras Clave: James Burney, bucaneros, navegaciones, siglo XVIII.

Abstract

Taking into consideration literature and history, together with the accounts of the English naval officer James Burney, this paper examines the 18th century's knowledge-acquisition process regarding ocean navigation and makes special emphasis on the journeys in the Caribbean.

Keywords: James Burney, buccaneers, navigations, XVIII century.

¹ Universidad Pablo de Olavide.

Libros como fragatas

Emily Dickinson escribió que “no existe mejor fragata que un libro para llevarnos a tierras lejanas”². Es una frase que resume lo que a mediados del S. XIX, en plena expansión de la revolución industrial y en el vórtice de un colonialismo inglés que se dilatava velozmente por Asia, África y Oceanía, se entendía como la mejor manera de explicar el mundo. Lo visto y observado desde la borda de un navío británico, y transcrito en las páginas de un libro, constituía al parecer todo lo que se necesitaba para dominar y entender la geografía física y humana del planeta. Solo Joseph Conrad, pocos años después, pondría en entredicho esta afirmación porque, según él, desde la borda de un navío no podía aprenderse nada, a no ser sobre el alma de los que navegaban en él³.

² Poetisa estadounidense (1830-1886). Sus obras completas no fueron publicadas sino hasta 1955 por Thomas Johnson.

³ *Heart of darkness*, Londres 1899. *El corazón de las tinieblas*. “En una ocasión, me acuerdo muy bien, nos acercamos a un barco de guerra anclado en la costa. No había siquiera una cabaña, y sin embargo disparaba contra los matorrales. Según parece los franceses libraban allí una de sus guerras. Su enseña flotaba con la flexibilidad de un trapo desgarrado. Las bocas de los largos cañones de seis pulgadas sobresalían de la parte inferior del casco. El oleaje aceitoso y espeso levantaba al barco y lo volvía a bajar perezosamente, balanceando sus espigados mástiles. En la vacía inmensidad de la tierra, el cielo y el agua, aquella nave disparaba

En pleno apogeo de las obras “fragatas” que llevaban a los lectores británicos a “tierras lejanas”, destacaron enseguida aquellas que tenían como personajes principales a los piratas, seres mitad abominables, mitad fascinantes, que encarnaban, en aquel mundo de seguridades comerciales y empresariales, el viejo y eterno espíritu de aventuras, imprescindible para distraer y emocionar, en mitad del turbión romántico, las almas de los viajeros y viajeras de papel. Obras – novelas casi en su totalidad, a las cuales se debió el triunfo arrollador del género que componen un repertorio nutrido, desde las inaugurales de todas ellas, *Robinson Crusoe*⁴ (1719) y enseguida

contra el continente. ¡Paf!, haría uno de sus pequeños cañones de seis pulgadas; aparecería una pequeña llama y se extinguiría; se esfumaría una ligera humareda blanca; un pequeño proyectil silbaría débilmente y nada habría ocurrido. Nada podría ocurrir. Había un aire de locura en aquella actividad; su contemplación producía una impresión de broma lúgubre. Y esa impresión no desapareció cuando alguien de a bordo me aseguró con toda seriedad que allí había un campamento de aborígenes (¡los llamaba enemigos!), oculto en algún lugar fuera de nuestra vista”. Traducción de Sergio Pitó. Lumen, Barcelona, 1982.

⁴ Primera edición, 1719. Título completo: *The Life and Strange Surprising Adventures of Robinson Crusoe of York, mariner: Who lived Eight and Twenty Years, All Alone in Uninhabited Island on the Coast of America, Near the Mouth on the Great River of Oroonoke; Having Been Cast of Shore by Shipwreck, where in all the Men perished but himself. With an Account how he was at last strangely deliver'd by pirates. Written by Himself*, Londres,

*Vida, aventuras y peripecias del famoso Capitán Singleton*⁵ (1720), ambas de Daniel Defoe, hasta la más clásica, *La isla del Tesoro*⁶ de Robert Louis Stevenson, escrita más de siglo y medio después. Un mitad de ellas aparecieron otras, muchísimo menos conocidas – hoy casi desconocidas, diría yo- que cumplieron el mismo papel: llevar, como fragatas, al gran público a tierras lejanas, mostrándoles que fueron esos compatriotas suyos -los buenos y los malos, pero compatriotas en suma- los descubridores innegables de una nueva geografía aventurera bañada por los siete mares del globo y que ahora aparecía desvelada entre las manos de los lectores desde las páginas impresas de los libros.

Siempre hemos pensado y creído que fue Stevenson quien relacionó a los piratas con todas las maldades conocidas y posibles sobre los mares (identificándolos además con corsarios, bucaneros, filibusteros, quienes, distintos en su manifestaciones, actuaciones, marcos jurídicos, etc.,

quedaron para siempre reunidos en este único apellido: pirata); y quien los vinculó también a un imaginario específico que tiene que ver con mapas dibujados en torno a una **X** misteriosa, con buques pintados de negro, islas tropicales, marineros de una sola pierna y loros sobre sus hombros, barricas de ron, tormentas y huracanes, peligros inauditos, naufragios, tiburones, raptos... En realidad, no fue así, no tuvo mucho que inventar Stevenson, sino que bebió (y por eso el tema se hizo tan popular inmediatamente, porque existía una sólida base para recibir este tipo de relato-tópico) de una extensa colección de autores y obras (algunas también muy conocidas en su momento)⁷. Y, sobre todo, supo explotar un tema ampliamente difundido a través de la literatura y la historia de los piratas o de la piratería.

En efecto, entre la segunda mitad del S. XVIII y la primera mitad del XIX, la cantidad de literatura editada sobre el tema en Inglaterra –especialmente- y en

impreso por W. Taylor en Paternoster Row, 1719.

⁵ *The life, adventures and Pyracies of the famous Captain Singleton*, J. Brotherton, Graves and Co., London, 1720.

⁶ El título original de su primera edición (en fascículos) fue: *The Sea Cook, or Treasure Island*, Young Folks, Londres, 1881-1882.

⁷ Que el tema de la piratería y sus tópicos eran bien populares en esa época entre muchos sectores de población se demuestra por el hecho de que, como Stevenson cuenta en sus memorias, muchas personas (su padre, sus parientes, sus amigos) le ayudaron dándole detalles, que él incorporaba a la obra, sobre la vestimenta de los piratas, hasta la forma de hablar y comportarse, etc. Es decir, el tópico se construyó sobre otros tópicos.

Europa en general, fue muy importante (Nótese la correspondencia de estas fechas de publicación con los fenómenos económicos y políticos que se estaban produciendo a nivel global, con epicentro en Gran Bretaña, y a los que antes hicimos referencia). De modo que personajes como William Kidd, Howell Davis, Edward Teach (Barbanegra), Edgard England, Bartolomew Roberts, piratas de principios del XVIII, eran muy famosos entre los británicos del S. XIX. Sin contar, obviamente, los clásicos del S. XVII.

Veamos algunos ejemplos de esta literatura.

No fue una novela pero sí un best-seller: del poema *El Corsario, A Tale*⁸, de Lord Byron (1814) se vendieron casi diez mil ejemplares en los primeros días tras su publicación: pleno de romanticismo, queda en estos versos identificada la vinculación de los piratas con la necesidad de vindicar y resarcir a los desposeídos y los humillados. A partir de aquí, habrá piratas buenos y piratas malos: la diferencia estará en las

razones que les llevaron a emprender tales acciones⁹.

En una línea similar, ya en prosa, aparecieron enseguida *The Pirate*, de Walter Scott, editado en 1822¹⁰, y *The Red Rover: A Tale*, (traducido como El Corsario Rojo) de James Fenimore Cooper, publicado en 1826¹¹. Y se hicieron muy populares las andanzas de Jean Lafitte en el Golfo de México (a principios del S. XIX) por unas supuestas memorias editadas por William S. Spear¹², seguidas de la novela de Joseph Holt Ingraham sobre el mismo personaje, *Lafitte: The Pirate of the Gulf*¹³ editada en 1836. El mismo autor, ya entrando en todos los tópicos del caso, publicó tres años más tarde *Captain Kyd, or The Wizard of the Sea*¹⁴. También en 1836, Frederick Marryat (Capitán Marryat), sacaba a la

⁹ El ejemplo de Byron en esta temática fue seguido en España por José de Espronceda, con su poema, que también se hizo famosísimo, *La canción del Pirata* (Madrid, 1840). Para este tipo de literatura en castellano ver Gerardo González de la Vega, *Por donde el viento nos lleve. Antología de relatos españoles de piratas*, Ediciones B, Madrid, 2003.

¹⁰ Hurst, Robinson and Co., London, 1822.

Fenimore Cooper fue al autor de otra novela de gran éxito, *El último Mohicano*, 1826.

¹¹ Paris-Londres, 1826.

¹² William S. Spear (comp y ed.), *The Memoirs of Lafitte, or The Barratarian Pirate: A Narrative Founded on Fact*, Impr. W.S. Spear, Providence, 1826.

¹³ Harper and Brothers, Nueva York, 1836.

¹⁴ Harper and Brothers, Nueva York, 1839.

⁸ Ed. John Murray, Londres, 1814.

luz *The Pirate*¹⁵. Como en cascada, fueron apareciendo varias obras más de autores que publicaron relatos muy similares en fascículos y folletines, por todas partes, hasta *The Coral Island, A Tale of the Pacific Ocean*, de Robert Michael Ballantyne¹⁶, y el más literario de todos antes de Stevenson, Charles Kingsley, con *At Last: A Christmas in the West Indies*, en 1871¹⁷.

Para darnos una idea del alcance y contenidos de esta literatura de libros como “fragatas”, a las que se refería Emily Dickinson, anexamos los primeros párrafos de esta última obra de Kingsley:

Por fin nosotros, también, cruzábamos el Atlántico. Por fin el sueño de cuarenta años, gracias a Dios, sería realizado, y yo debería ver (y felizmente acompañado) las Indias Occidentales, y el mar de las Antillas. Desde niño había estudiado su historia natural, sus mapas, sus historias, y ¡ay! sus tragedias; y ahora, por fin, estaba a punto de comparar libros con hechos, y juzgar por mí mismo las maravillas del Paraíso Terrenal. No podíamos ni creer las evidencias de nuestros propios

*sentidos cuando nos decían que estábamos con certeza a bordo un vapor de la West Indies, y no había ninguna posibilidad de bajarnos de él, salvo al océano, hallándonos en el lado más alejado del océano; y no fue sino en la mañana del segundo día, el 3 de diciembre, que comenzamos a ser plenamente conscientes de que estábamos sobre la vieja ruta hacia el Sudoeste, cada vez más lejos, en alta mar, mientras el Viejo Mundo quedaba atrás nuestro como un sueño*¹⁸.

Para haber llegado hasta aquí hacía falta mucha literatura previa. Pero para que ésta hubiera existido, para que se hubiera desarrollado como lo hizo hasta conformar todo un género, era necesario que hubieran existido a la vez los tratadistas, los estudiosos de estos temas, para los cuales la piratería y los piratas, el mar y su ambiente, eran su objeto de análisis, su material de trabajo científico y académico.

Y aquí es donde nos aparece el capitán James Burney, el autor de *Historia de los Bucaneros de América*, libro fundamental que dio pié, por encima de otras descripciones anteriores menos o poco rigurosas, a un mejor conocimiento de estos personajes, sus acciones y sus repercusiones en mucho ámbitos, especialmente en el

¹⁵ Longman, Rees and Co., Londres, 1836. (Publicado conjuntamente con otro cuento, *The Three Cutters*)

¹⁶ Thomas Nelson and Sons, Londres, 1857.

¹⁷ Macmillan and Co., Londres y Nueva York, 1871. (*Por fin: Unas navidades en las Indias Occidentales*)

¹⁸ Capítulo I. Traducción del autor.

conocimiento de la geografía, la cosmología, la náutica, la medicina naval y las técnicas de combate en el mar.

El capitán James Burney.

James Burney no fue un capitán cualquiera, desde luego. Nació un 13 de junio del año 1750 en Londres, y fue el primogénito de Charles Burney, compositor y musicólogo que recorrió buena parte de Europa dando conciertos y exponiendo sus teorías sobre la instrumentación musical¹⁹. Siendo apenas un niño, su padre lo enroló como aprendiz de marino en la Royal Navy - como sucedió con otros muchos hijos de la pequeña burguesía inglesa- a fin de que hiciera carrera en una de las más consideradas profesiones que, en su tiempo, pudiera ejercer un verdadero caballero. Así, el futuro capitán James Burney, conocido cariñosamente en el entorno familiar como *Jem*, sin apenas otros estudios que los de la escuela

primaria, entró a servir en la armada como asistente de un amigo paterno, el capitán Macartney, entonces al mando del HMS²⁰ *Princess Amelia*²¹. Con apenas diez años de edad pisó por primera vez la cubierta de un navío, y recibió en él su bautismo de fuego contra los franceses en el Golfo de Vizcaya, al mando del almirante Hawkes. Luego lo trasladaron al *Magnanime*²² y en él continuó la guerra contra Francia. Unos meses después, con doce años, fue destinado al *Níger*²³,

²⁰ *Her Majesty Ship*. Navío de Su Majestad. Distintivo de los buques de guerra británicos.

²¹ Navío de línea de 80 cañones construido en Woolwich en 1757, es decir, que Burney casi lo estrenó. Estaba al mando del capitán Macartney. Su combate más riguroso sucedió en 1781 (ya no estaba Burney a bordo) contra la flota del almirante holandés Zoutman, sufriendo severos daños y muriendo el mismo capitán. Fue transformado en mercante en 1788 y vendido para su desguace en 1818. Todos los datos sobre los navíos británicos en Juan Marchena "Parte V, Los buques de la Armada", en J. Marchena (coord.) *Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1820*, J. de Anda., Universidad Pablo de Olavide Sevilla, 2012 (en prensa).

²² Navío de 74 cañones. Capturado a las afueras de Brest por la flota del almirante Edward Hawkes a los franceses en 1748 cuando retornaba de escoltar un convoy a Saint Domingue. Ya bajo bandera inglesa, estuvo en 1757 a las órdenes del capitán Richard Howe en la isla de Aix, en un intento de tomar Rochefort. Combatió con efectividad durante toda la guerra de los Siete Años encuadrado en la flota de Hawkes. Fue desguazado en 1775.

²³ Fragata de 33 cañones, construida en Sheerness en 1759. Un buque con un largo historial: participó en diversos combates, especialmente en la década de los 90, en la flota de Lord Howe; también en la batalla del cabo San Vicente en 1797; luego fue destinado al Mediterráneo, a la costa de Barcelona, donde llegó a bombardear la ciudad, a Malta, donde

¹⁹ De origen escocés (1726-1814). Autor de diversas composiciones como *Seis sonatas para violín* (1748), *Canciones para Sueño de una noche de verano* (1763) o varios himnos religiosos (1769). Escribió también un trabajo sobre música y teoría musical, *Estado actual de la música en Francia e Italia* (1771), una *Historia General de la Música* en 4 volúmenes (1776-1789) e incluso un ensayo biográfico titulado *Memorias de la vida y obras del Abate Metastasio* (1796).

como cadete ayudante del capitán, por lo que, recién cumplidos los quince, veterano ya de las arboladuras, los sollados, las baterías de cañones de a 24 y las cubiertas resbaladizas, sirvió como guardiamarina en otro buque de Su Majestad, el *Aquilon*²⁴.

El joven James comenzaba así una carrera que debía conducirle a la obtención de un mando²⁵, aunque como sus relaciones con Lord Keith, *Admiral of the Blue* y Primer Lord del Almirantazgo, no eran precisamente las mejores, pasó bastante tiempo esperando en tierra un nuevo mando, a pesar de ser muchos y buenos sus servicios, y más que evidentes sus apreciables méritos. En los inicios, su carrera de oficial en la armada parecía bien prometedor. Según lo describe su familia, era un joven de 20 años muy

resuelto, experimentado marino, hablador, lleno de humor, pero digno y pundonoroso oficial aunque algo excéntrico en su aspecto. Transitó de barco en barco y por sus múltiples destinos deducimos la extraordinaria vitalidad que poseía la marina real británica en esos años, y la gran movilidad de sus oficiales, cambiando de navío casi continuamente hasta alcanzar un mando definitivo. Por ocho buques pasó Burney en poco menos de veinte años, y en la mayor parte de ellos realizó navegaciones oceánicas.

En 1770 se hallaba embarcado en el *Greenwich*, un mercante del comercio con la India con el que fue hasta Bombay, pero no con el propósito de comerciar (lo que era corriente entre algunos marinos de la época cuando no estaban en el servicio activo, esperando un nuevo destino) sino con el propósito de conocer la ruta de las Indias Orientales. A su regreso, el entonces ministro de marina Duque de Sándwich, con quien su familia tenía una sincera y estrecha relación, consiguió para Burney un empleo de guardiamarina meritorio en el *Resolution*, al mando del famoso capitán James Cook²⁶, que

apresó diversos navíos mercantes enemigos, o en Aboukir, al mando del capitán Hillyar. Recibió varias menciones del almirante Horacio Nelson en sus partes de combate, en Argel, Tolón, Batalla de Trafalgar y Algeciras. En 1810 fue anclado en Portsmouth como buque prisión y hospital, y finalmente vendido en 1814.

²⁴ Una corbeta de 28 cañones, construida en 1758, clasificada como de 6º rango en la Royal Navy. En este mismo buque había servido el que luego sería famoso James Cook en 1765. Fue dado de baja y construido otro navío con el mismo nombre en 1786, mucho más grande, que participó en las guerras Napoleónicas en la flota al mando de Horacio Nelson.

²⁵ En la nomenclatura naval de la época, se entendía por “mando” el estar al frente de un navío de Su Majestad como capitán.

²⁶ El *Resolution* era una balandra, es decir, un buque de pequeño tamaño (33 metros de eslora y 460 tn.) pero completamente modificado por

Cook para realizar su segundo viaje de exploración por el Pacífico hasta quedar, en sus propias palabras, como “el buque más apto para este servicio que cualquiera que haya visto”. Fue construido en Whitby, Yorkshire, en 1770 como carbonero apto para el Mar del Norte, y se llamó originalmente *Drake*. Renombrado como *Marquis of Gramby*, fue comprado por la armada británica en 1772 a fin de destinarlo a viajes de exploración. En los astilleros de Deptford se le dotó de los más modernos instrumentos de navegación de la época, como el compás de azimut de Gregory, los cronómetros conocidos como K1 para el cálculo de la longitud, perfeccionados por Larcum Kendall, llevando a bordo además al famoso astrónomo William Wales y sus nuevos aparatos de medición, anclas especiales para el hielo, una potabilizadora de agua salada (la primera de su tiempo), doce cañones de seis libras de cureña giratoria, y una gran cabina de puertas de cobre diseñada por el naturalista Joseph Banks, del que luego hablaremos, y que había acompañado a Cook en su primer viaje. Su cubierta fue ampliada a fin de que cupieran las plantas que habrían de traer de la Polinesia, aunque, cuando se hicieron las pruebas de mar, el buque resultó demasiado pesado y tuvo que ser de nuevo rehabilitado a pesar de la protestas de Banks, que se quejó de no poder hacer bien su trabajo de botánico si las condiciones no eran las requeridas. Banks fue finalmente sustituido en este viaje por los botánicos alemanes John Reinhold Forster y su hijo George Adam. El costo total de la remodelación del buque, ahora llamado *Resolution*, alcanzó las 10.000 libras, y su airoso porte quedó inmortalizado en las acuarelas de Holman y William Hodges. A bordo de este mismo buque realizó también Cook su tercer y último viaje (1776-1779) (Andrew Kippis, *The life of Captain James Cook...* G. Nicol, y J. Robinson, Londres, 1788) Al término de este viaje, el *Resolution* fue convertido en transporte armado y navegó por las Indias Orientales, siendo capturado por el navío francés *Sphinx*, del almirante Suffren, en 1782. Fue enviado por éste a Manila en busca de provisiones para su flota, pero nunca regresó. Suffren anotó que fue visto por última vez en el estrecho de Sunda, y que sospechaba que o bien se había hundido o había sido retomado por los ingleses. Otras noticias afirman que el *Resolution* acabó como carbonero portugués en Río de Janeiro, aunque tal dato nunca se confirmó. Philip Edwards (ed.) *James Cook: The Journals*, Penguin Books, Londres, 2003.

acababa de regresar de su primer viaje por la Mar del Sur (1768-1771) y se aprestaba a iniciar otro segundo²⁷. El joven James entraba así en la historia de las grandes exploraciones oceánicas al otro lado del mundo, o lo que es lo mismo, en la historia de una geografía en movimiento donde era posible cubrir la distancia entre el empirismo y la razón que entonces dividía al universo científico.

Partieron de Plymouth en julio de 1772, y en octubre, en Ciudad del Cabo y antes de adentrarse en el Pacífico Sur, Burney fue ascendido a segundo teniente del *Adventure*²⁸, el otro navío que acompañaba al *Resolution* de Cook, navegando al mando del capitán Tobías

²⁷ En el primer viaje, el buque de Cook había sido el *Endeavour*.

²⁸ Era originalmente el *Rayleigh* (340 tn.) muy similar al *Resolution*. Fue luego renombrado como *Marquis of Rockingham*, un carbonero originalmente, como el *Endeavour*, construido para la navegación en el Mar del Norte. La armada británica lo compró en 1772 junto al anterior para participar en la segunda expedición de Cook. Fue igualmente readaptado en Deptford y armado con 10 cañones de última generación. Partieron ambos buques de Plymouth en julio de 1772, y navegaron en conserva buena parte del tiempo, regresando el *Adventure* a Inglaterra en 1774. El *Adventure* fue transformado en 1780 en buque antiincendios y finalmente vendido en 1783, regresando a su originario destino de carbonero. Peter Aughton, Peter, *Endeavour: The Story of Captain Cook's First Great Epic Voyage*. Cassell & Co., Londres, 2022.

Furneaux²⁹. Fue, aparte un fantástico viaje de exploración, una gran aventura que quedó reflejada para siempre en la mirada de Burney, y posteriormente en sus escritos. En enero de 1773, ambos buques cruzaron por primera vez el círculo polar antártico, quedando atrapados entre los hielos durante días. Finalmente llegaron al mar de Tasmania, cruzaron el estrecho que llevaría el nombre del propio Cook entre las dos grandes islas de Nueva Zelanda, y desde allí ascendieron hacia Tahití y Tonga, regresando de nuevo hasta Nueva Zelanda. Descendiendo más al sur, hasta alcanzar la latitud 71°S. Luego recalaron en la Isla de Pascua y reconocieron Las Marquesas, Nuevas Hébridas y Nueva Caledonia, para volver una vez más a Nueva Zelanda. A finales de 1773 una cadena de grandes tormentas separó a ambos navíos en el estrecho de Cook, por lo que el *Adventure*, tras esperar infructuosamente al *Resolution* durante días, decidió regresar a Inglaterra por la ruta del Cabo de Hornos, llegando a Plymouth en 1774, un año antes de que

²⁹ Había sido el segundo oficial de Samuel Wallis, que, al mando de la fragata *Dolphin*, navegó el Pacífico entre 1766 y 1768 por encargo del almirantazgo inglés. Desde Malvinas cruzaron el estrecho de Magallanes, alcanzando Tahití, Tania y Batavia, regresando por Buena Esperanza a Londres en 1768.

lo hiciera Cook. En ese buque volvió Burney a casa.

Una vez en tierra no tuvo tiempo ni para respirar. Primero se le designó intérprete del príncipe Omai, uno de los nativos de Tahití que habían traído hasta Inglaterra, lo que demuestra que Burney había aprovechado su viaje para algo más que para recorrer millas, y ya se mostraba un excelente conocedor de la geografía, la naturaleza y las costumbres y lenguas de los grupos nativos de las islas. Muy poco después fue destinado como teniente en la fragata *Cerberus*³⁰, armada a toda prisa con motivo de la guerra contra las Trece Colonias; un destino del que regresó a los pocos meses para incorporarse de nuevo al equipo del capitán Cook, cuando supo que éste organizaba una nueva expedición, y cuando el mismo Cook lo reclamó para formar parte de la misma. Fue una oferta que aceptó encantado. Prefirió regresar a los Mares del Sur, a la exploración de las aguas y

³⁰ Una fragata de 28 cañones, construida en Cowes en 1758. Al mando del capitán Charles Webber participó, integrando la flota del almirante Pocock, en el sitio y toma de la Habana de 1762. En 1776, comandada por el capitán John Simons, tomó parte en la campaña naval contra las Trece Colonias, los futuros Estados Unidos. El 7 de agosto de 1778, junto con otros cinco buques, fue embarrancada e incendiada en Rhode Island antes de que cayera en manos del enemigo, pero Burney ya no estaba a bordo.

las tierras desconocidas, antes que procurar un mando que recibiría más fácilmente si hubiera continuado a bordo de un navío de guerra en primera línea de combate. Pero en él ya se manifestaba la dicotomía entre prestar el Real Servicio en la armada convencional, como el resto de sus compañeros, y la oportunidad que Cook le ofrecía de alcanzar el conocimiento del mundo. Las aguas turquesas del Pacífico Sur, el contacto con los naturalistas y los astrónomos de abordó, el saberse descubridor de mundos y tierras nuevas, le subyugaron por entero y marcaron su futuro. En James Burney se cumplía aquel designio que movilizara a algunos marinos y científicos de fines del s. XVIII y buena parte del XIX, fueran británicos, franceses o españoles: “Por la ciencia y la gloria nacional”, vino a ser su axioma.

Burney zarpó de nuevo en julio de 1776 como primer teniente del *Discovery*³¹, el buque que acompañaría al *Resolution*

en el que sería el tercer y último viaje de Cook. El *Discovery* iba al mando del capitán Charles Clarke, marino bien conocedor de las aguas y corrientes del Pacífico puesto que había navegado con Cook en los dos viajes anteriores. Acompañaban a Burney el astrónomo Bayley, el médico Anderson y el pintor Webber; también el oficial de abordó William Bligh, al que luego nos referiremos, famoso por ser posteriormente el capitán al que se le amotinó la tripulación en la HSM *Bounty*; y el segundo teniente Phillips, que años después se casaría con una de las hermanas de Burney, Susana Elizabeth. Aunque zarparon por separado, el *Resolution* y el *Discovery* se encontraron en Tenerife, y ya juntos prosiguieron la ruta de El Cabo, hasta alcanzar Tasmania, luego las islas Tonga y Tahití, ascendiendo hasta las que llamaron islas Sandwich (Hawai) en enero de 1778. Desde allí alcanzaron las costas de Nutka (actual oeste de Canadá), Alaska y las Aleutianas, y penetraron en el estrecho de Bering (71° N) buscando un paso entre el Pacífico y el Atlántico, aunque pronto los hielos les obligaron a retroceder. En febrero de 1778 murió Cook en una escaramuza con los nativos de las islas Hawai, por lo Charles Clarke pasó su pabellón al

³¹ Era, una vez más, un carbonero construido en Whitby en 1774. De 298 tn., se trataba de un bergantín llamado originariamente *Diligence*, al que Cook transformó en un “full rigged ship” (navío muy bien aparejado). Al regreso de este viaje sirvió como buque de transporte hasta su desguace en 1797. Posteriormente llevó su mismo nombre una corbeta que fue la que utilizó George Vancouver en su expedición por el Pacífico Norte (1791-1795).

Resolution quedando el *Discovery* al mando del capitán John Gore, y Burney como su primer teniente. Intentaron de nuevo el paso por Bering, igualmente sin resultados, descendiendo entonces por la península de Kantchatka hasta el puerto ruso de Petropavlosk. El capitán Clarke murió de tuberculosis, Gore pasó a mandar el *Resolution* y Burney, finalmente, obtuvo su primer mando en navegación al quedar comandando el *Discovery*. Bordeando Japón y recalando en Macao y Sumatra, regresaron a Nore (Norte de Inglaterra) por el Cabo de Buena Esperanza en 1780. El mundo fue un poco más pequeño después de este viaje, la naturaleza menos desconocida, y James Burney un marino consumado y un científico convencido.

Pasó buena parte de los meses que siguieron reescribiendo en la casa paterna las anotaciones que había ido realizando a lo largo de sus dos viajes con Cook. Vistos con perspectiva, estos años marcaron toda su vida, no solo como marino sino especialmente como intelectual, tanto en lo referente al conocimiento adquirido sobre la geografía del Pacífico como, en general, acerca de la naturaleza de aquellos territorios; un bagaje de observaciones y

reflexiones que utilizaría en los años siguientes para escribir la mayor parte de sus obras.

Después de un año de permanencia en tierra, al ya capitán James Burney se le encomendó el mando de la fragata *Latona*, recién botada en el astillero de Limehouse. Pero ni siquiera llegó a navegar en ella, a pesar de la alegría que le supuso éste su primer mando oficial: era en realidad “una capitania delegada”, en espera de que la fragata estuviera completamente terminada y hubiera realizado todas las pruebas de mar³². No tuvo que aguardar mucho: a los dos meses se le asignó el mando del *Bristol*³³, un navío que debía acompañar y proteger a un convoy de doce buques mercantes de la East India Company con destino a Madrás.

³² Efectivamente, según la documentación de la Royal Navy en The National Archives, la fragata *Latona* de 38 cañones se incorporó a la Armada en 1781, participando en la mayor parte de las actividades navales de la década de los 90, especialmente en el Atlántico y el Caribe (Curaçao, Guadalupe, 1809) con el capitán Brisbane, en Lisboa con el capitán Rodney (1812) y luego en las costas en el norte de España en 1813. Fue vendida en 1815.

³³ Navío de 50 cañones construido en Sheerness en 1775. Tras el viaje a la India con Burney y los daños causados por el accidente del *Duke od Atholl* en 1783, volvió a Inglaterra, y quedó transformado en buque prisión en 1794 en Chatham. Fue finalmente desguazado en 1810.

Este mando de Burney estuvo lleno de incidentes. Primero porque su comportamiento difería mucho del que normalmente tenían los capitanes de la armada con sus tripulaciones: en vez de ser rígido, áspero y excluyente, incluso con sus segundos oficiales, aplicando una severísima disciplina a bordo (todo lo cual era considerado como la mejor demostración de celo, coraje y capacidad en el mando) Burney por el contrario se mostró extraordinariamente cercano, amigable y de una gran humanidad en el trato con su tripulación; normas de conducta sin duda aprendidas durante los largos meses de navegación con Cook y sus compañeros, lo que fue entendido por el almirantazgo como claras actitudes “heterodoxas y perjudiciales en un navío de guerra de Su Majestad”, recibiendo por ello una formal admonición. *El Bristol*, una vez en la India, fue adscrito a la flota del almirante Edward Hughes, participando en 1783 en la batalla de Cuddalore³⁴ contra la armada francesa. En abril de ese mismo año, estando el *Bristol*

fondeado en Madrás cerca del buque mercante *Duke of Atholl*, de la East India Company, éste estalló, causando graves daños al *Bristol*, siendo acusado Burney de no haber mantenido una severa disciplina a bordo ni seguido reglamentariamente las instrucciones recibidas, por lo que fue acusado de desobediencia y conminado a abandonar el navío y regresar urgentemente a Inglaterra, aunque pudo alegar razones de salud para no parecer más violenta esta brusca interrupción de su mando. En Londres le aguardaba además una acusación (más o menos velada) de mantener ideas republicanas, de resultas de sus contactos con numerosos ilustrados filofranceses (lo que fue un caso corriente entre muchos jóvenes intelectuales de su generación, deslumbrados por el pensamiento roussoniano y volteriano) siendo retirado definitivamente del mando del *Bristol* y de cualquier otro navío de Su Majestad. En vano solicitaría después el reingreso en la armada, en 1790, cuando se preveía una nueva guerra contra Francia. De su entrevista con el ministro de marina Lord Chatham dedujo que ello no sería posible, porque los celos contra él seguían bien activos en el seno del almirantazgo. Todavía en 1806 el capitán Burney se seguía ofreciendo

³⁴ Cuddalore en tamil significa Ciudad del Mar, y está situada al sur de la Bahía de Bengala. En la época de Burney se la conocía como Fort Saint David, y en ella estaba instalado el cuartel general británico del sur de la India. En 1782 fue capturada por los franceses, siendo recuperada al año siguiente por los británicos, batalla en la que participó el *Bristol*.

para un mando, esta vez directamente al rey, alegando que si no le había servido no era por su voluntad, aunque de nuevo su petición fue rechazada y esto le llevó a solicitar el retiro definitivo.

La segunda parte de la vida de James Burney había comenzado así, abruptamente, en 1783, cuando se vio sin posibilidad de navegar en la armada. Surgió entonces el Burney escritor, intelectual, preocupado por la difusión del conocimiento adquirido a partir de lo visto y lo vivido, a lo que se unió una enorme capacidad para ir acumulando saberes y experiencias que otros, previamente a él, o contemporáneamente a él, habían ido alcanzando. Es el James Burney a través del cual nos adentramos en el conocimiento de los círculos ilustrados de la Inglaterra de fines del s. XVIII y principios del XIX, de la Royal Society, de los archivos, las bibliotecas y los salones británicos, de un mar que, si no es navegado, es puesto en conocimiento de muchos a través de la literatura científica y de la obra de divulgación histórica.

Comenzó por rescribir los diarios de su primer viaje con Cook, que él tituló “Con el Capitán James Cook en el

Antártico y el Pacífico”, luego publicados como *Whit Captain James Cook in the Antarctic and Pacific: The Private Journal of James Burney, Second Lieutenant of the Adventure on Cook's Second Voyage, 1772-1773*³⁵.

En estos diarios Burney se muestra como marino asombrado, geógrafo sorprendido, aprendiz de naturalista y botánico, y, sobre todo, neófito etnólogo, lingüista y antropólogo, antes de que estas disciplinas hubieran sido desarrolladas. En un lenguaje que todavía recuerda más al rudo marino que al científico esmerado en el análisis de lo observado, sus descripciones aparecen llenas de comparaciones, algunas de ellas chocantes, aunque advirtiendo siempre que “procuraré dibujar sus caracteres según mis propias opiniones”³⁶. En general, el aspecto físico de los nativos insulares le llama poderosamente la atención: aunque esperaba “encontrar la gente tan blanca como los europeos... algunos de los de la mejor clase son tolerablemente blancos, más que un español o un portugués, pero la generalidad es de un color verde oliva oscuro, y los hombres algo más grandes que lo común en Inglaterra”. No obstante, señala que

³⁵ Editado por Beverly Hooper, National Library of Australia, Canberra, 1975.

³⁶ Ídem, pág. 67.

existen muchas diferencias entre las distintas islas, tantas, aclara, como entre los “lujosos italianos” y los “rudos y groseros habitantes del norte de Europa”. Se asombra de su aseo, de sus abalorios (“cualquier cosa llamativa u ornamental es aquí muy estimada”) y especialmente se detiene en las descripciones de las mujeres nativas, a las que considera tienen “tanta vanidad como las europeas”: “Si quitamos los moños y los tacones a las mujeres inglesas, la diferencia de tamaño con las isleñas no sería perceptible, aunque éstas son mucho más hermosas aunque más ordinarias”. E insiste, como a todo lo largo del diario: “Hablo solamente de mis propias impresiones, que no son infalibles, porque no tengo la pretensión de instalarme como un juez en esta materia”³⁷. Describirá repetidamente las costumbres familiares e individuales, los matrimonios, el carácter y comportamientos sexuales de los sacerdotes, sus cultos, la poligamia en que viven los nativos, los apaños que hacen en los intercambios (“son grandes ladrones”, escribe). Pero junto con todo este alarde descriptivo y comparativo, Burney deja traslucir el impacto que le causa este nuevo universo hasta entonces desconocido, precisamente

porque le concede a él el carácter de “descubridor”. Descubrir, avanzar sobre el conocimiento anteriormente establecido, sea en la geografía, la física, la náutica o la astronomía, será uno de los motivos que le llevará a escribir, que justificará su vida en adelante como marinero en tierra.

Hay que indicar que esta producción científica y literaria de Burney no fue ni muchos menos extraña a la condición y ocupaciones del resto de su familia. Ya comentamos cómo su padre era un músico afamado. Pero el resto de sus hermanos y hermanas no quedaron atrás, e incluso algunas de ellas alcanzaron mayor fama que el mismo James. Por ejemplo, Frances (Fanny) Burney³⁸, nacida dos años después que él, fue una de las escritoras más conocidas del periodo, y quizás una de las primeras a las que podríamos considerar como pensadoras feministas, autora de obras como *Evelina, o el ingreso de una señorita en el mundo* (1778), *El fatuo* (1779), *Cecilia, o memorias de una heredera* (1782), *Camila, o un cuadro de juventud* (1796), *Amor y costumbres* (1801) o *El vagabundo, o dificultades femeninas* (1814). Su hermano Charles, nacido en

³⁷ Ídem, pág. 68.

³⁸ También conocida como Madame D’Arblay.

1757, fue poeta y gramático insigne, autor de *Appendix ad lexicon Graeco-Latinum a Joan Scapula constructum* (1789), *Observaciones sobre los Versos Griegos de Milton* (1790), *Richardi Bentleii et doctorum virorum epistolae* (1807) o el *Philemonos lexikon technologikon* (1812). Su hermana Susanna Elizabeth Phillips³⁹ (1755) se mantuvo muy cercana a las aficiones musicales paternas, y su salón de conciertos fue uno de los más importantes de Londres, constituyendo una referencia para el conocimiento de la cultura musicológica británica, por los textos, correspondencia, anotaciones y materiales de todo tipo que acumuló procedentes de los principales artistas europeos de fines del s. XVIII. Su hermana (de la segunda esposa de su padre) Sarah Harriet Burney, nacida en 1772, siguió los pasos de su hermanastra Fanny, y fue autora de textos singulares y muy conocidos, tanto ensayos como cuentos y novelas: *Clarentine* (1796), *Geraldine Faucomberg* (1808), *El naufragio* (1816), *Cuentos fantásticos* (1820), *La novela de la vida privada* (1839). Incluso un primo suyo, hijo de un sobrino paterno llamado más que

³⁹ Casada, como ya indicamos, con uno de los compañeros de Burney en el tercer viaje de Cook.

significativamente Charles Rousseau Burney, Francis Burney (1760-1848), fue uno de los pintores más importantes de su tiempo, cuyas obras pueden contemplarse en el Albert Museum o la Tate Gallery, e ilustrador de las obras de Frances Burney, de Milton y de otros escritores contemporáneos. A todos ellos se sintió James Burney muy unido, así como a los muchos amigos y conocidos que frecuentaban cotidianamente sus tertulias y sus salones⁴⁰.

Ciertamente conforman una parte importante de la generación ilustrada de la Inglaterra de esa época. Deben citarse entre los asiduos a su casa al poeta Samuel Johnson, al también poeta y ensayista Charles Lamb y a su hermana Mary⁴¹, al escritor William Hazlitt o al

⁴⁰ La importancia de la familia Burney en la Inglaterra de estos años puede seguirse a través de The Burney Centre, Department of English, McGill University, Montreal.

⁴¹ Charles Lamb (1775-1834) ensayista y escritor londinense, es muy conocido por sus obras *Ensayos de Elia* (1823), o *Cuentos de Shakespeare* (1811), escritos estos últimos con su hermana Mary. Sus personalidades constituyen un claro exponente del artista británico de su época, con claras influencias de un romanticismo envuelto en severas dosis de melancolía, y cuyas poesías (*Versos en blanco*, 1798, *Curación del orgullo*, 1802) fueron referentes de toda una generación. Eran íntimos amigos de Samuel Coleridge, de William y Dorothy Wordsworths, y en su grupo se incluyen los demás escritores jóvenes que tanto favorecieron la reforma política en Inglaterra, como Percy Bysshe Shelley, William Hazlitt o Leigh Hunt, también asiduos de la casa de

gran naturalista y botánico ya citado Joseph Banks, también colaborador de Cook y luego presidente de la Royal Society desde 1778, coleccionista de especies e introductor del eucalipto en Europa⁴². En la famosa obra de Lamb, *Ensayos sobre Elia*, aparece reflejado el mundo de la casa del capitán Burney: los salones, las tertulias, los juegos de cartas (el *whist*⁴³, del que Burney era un maestro consumado), las ingeniosas

James Burney. La relación entre los dos hermanos Lamb, Charles y Mary, ambos solteros, fue tan estrecha que a su muerte fueron enterrados juntos en el cementerio de Todos los Santos, Edmonton.

⁴² Sir Joseph Banks (1743-1829) fue uno de los más destacados naturalistas y, sobre todo, coleccionista y sistematizador, de la Inglaterra de la época. Viajó con Cook en el primer viaje, e introdujo en Europa diversas especies como los eucaliptos, las acacias y las mimosas. Estudió en Oxford y publicó sus primeros trabajos sobre la botánica de Terranova y Labrador siguiendo el sistema de Linneo. Junto con el botánico sueco Daniel Solander, realizó la primera descripción y recolección de la flora australiana. Al regresar a Londres, y no aceptando las condiciones para viajar en la segunda expedición de Cook, fue nombrado miembro de la Royal Society, y luego su presidente, cargo en el que permanecería durante 42 años. Realizó expediciones a Islandia y él mismo organizó la de George Vancouver al noroeste del Canadá y la de William Bligh a la polinesia. Fue consejero del rey Jorge III y creador del jardín botánico de Kew, convertido en uno de los más importantes del mundo por la gran cantidad de variedades que, siguiendo sus instrucciones, trajeron hasta él muchos navíos británicos procedentes de los cinco continentes. Mantuvo además las relaciones científicas con el resto de Europa, a pesar del bloqueo impuesto por las guerras napoleónicas, especialmente con los colegas franceses, y entre ellos con Monsieur Louis Antoine de Bougainville, cuya planta que lleva su nombre fue estudiada por Banks e incorporada a los jardines europeos.

⁴³ Literalmente “El Mudo”, o “El Silencio”, a medio camino entre la canasta y el bridge.

conversaciones sobre geografía, la navegación y los navíos, sobre las especies tropicales, la historia, la música y la poesía, en una algarabía y desorden que contrastaba con el recatado convencionalismo en que discurría la vida burguesa y familiar de la mayoría de las familias británicas de su tiempo; desorden al que incluso se sumaban las canciones marineras entonadas por el dueño de la casa, que aparece en la novela de Lamb como “el almirante”, y su esposa Sarah como “Mrs. Battle”. William Hazlitt también alabó en sus textos la importancia de los Burney en el panorama intelectual británico de su generación.

James se había casado al poco tiempo de desembarcar, en 1785, con Sarah, la hija del editor londinense Thomas Payne, con quien tuvo dos hijos, y parecía que su carrera como escritor iría delante en este ambiente familiar. En 1792 trabajó sobre el texto de su amigo William Bligh, capitán de la corbeta *Bounty* en un accidentado viaje por el Pacífico, publicado en Londres ese mismo año y titulado *A Voyage to the South Sea in HMS Bounty*. La expedición de William Bligh había sido organizada por Joseph Banks desde la Royal Society, y su finalidad era

acopiar la mayor cantidad posible de plantones del árbol del pan en las islas del Pacífico a fin de introducirlos en las colonias británicas del Caribe, y usar sus frutos como alimento básico en las plantaciones de esclavos. Como es sabido, el trato desapacible de Bligh con su tripulación, y el hecho de que la mayor parte de los cuidados a bordo fueran para las plantas y no para la tripulación, originó la sublevación de la misma y el consiguiente abandono del capitán en una pequeña embarcación en mitad del Pacífico, con la que no obstante regresó a Inglaterra. James Burney manejó el texto de Bligh como un homenaje al tesón del capitán, que en todo momento aparece como el héroe de la historia, a la importancia de su empresa científica, que se vio truncada por la insubordinación de su tripulación, y a los descubrimientos que llegó a realizar en las costas de Australia⁴⁴.

Sin que conozcamos los motivos de tal decisión, en 1798, a los trece años de casado, Burney abandonó a su familia y se fue a vivir con su hermana Sarah Harriet, en cuya morada residió los siguientes cinco años. Ignorando

igualmente las causas de su nueva decisión, en 1803 volvió a su hogar con su esposa y sus hijos y siguió trabajando si acaso más intensamente que antes.

En 1809 fue elegido miembro de la Royal Society (allí se encuentran depositados buena parte de sus documentos científicos) y puso a disposición de sus socios diversos trabajos que había realizado a fin de que fueran discutidos y valorados. Pero dado que la mayor parte de los miembros de la Sociedad dijeron no entenderlos, o quizás porque no le dedicaron la debida atención, Burney se sintió tan ofendido que se negó a aceptar su incorporación a la misma, lo que no llevó a cabo sino hasta siete años después. De esta época datan sus trabajos “Nuevo método propuesto para medir la velocidad de un navío a vela”; “Observaciones sobre el progreso de los cuerpos flotantes en una corriente, acompañado de diversos experimentos realizados en el río Támesis, con vistas a descubrir un método para averiguar la dirección de las corrientes”; “Plan de defensa contra una invasión”; y “Complemento a los sistemas que hemos desarrollado para explicar el movimiento de los planetas” (todos en la Royal Society, Londres, 1809). Años

⁴⁴ Como recompensa por sus servicios, William Bligh fue nombrado gobernador de Nueva Gales del Sur, donde de nuevo su carácter intolerante originó la conocida como rebelión del Ron en 1808.

más tarde entregaría otro trabajo más, “Sobre las causas que influyen en la dirección de la aguja magnética”, 1819.

En el tiempo que pasó alejado de su familia comenzó a escribir la que sería su gran obra, por importancia y tamaño, una “Historia Cronológica de los descubrimientos en el Mar del Sur u Océano Pacífico” publicada como *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean*, en cinco volúmenes editados en Londres, el primero en 1803 y el último en 1817. Esta obra constituye un impresionante trabajo de recopilación de información, extraída tanto de la literatura inglesa, francesa, española u holandesa, sobre las navegaciones llevadas a cabo por el Pacífico desde su descubrimiento. Burney tuvo acceso a numerosos diarios de navegación inéditos de varios de estos marinos, la mayoría bucaneros y corsarios, y a diversos documentos del Museo Británico. El trabajo final lo dedicó a Sir Joseph Banks, y su “Historia de los Bucaneros de América”, la obra que ahora tienes en tus manos es, en realidad, la primera mitad del 4º volumen de esta *Chronological History...* publicada aparte como *A History of the Buccaneers of America*,

Londres, 1816. Todavía en 1821 escribió un “Tratado sobre el juego del Whist”, al que tan aficionado era, publicado como *A Treatise of the Game of Whist*, editado por Thomas and William Boone, Londres, 1823.

Por fin en julio de 1821, cuando tenía 71 años de edad, Burney recibió el siempre soñado y esperado ascenso a Vice-almirante, aunque retirado; cargo que debió a la influencia del Duque de Clarence (luego Guillermo IV), comandante supremo de la flota. Pero no disfrutó mucho de tal nombramiento: cuatro meses después, el 17 de noviembre, moría de una apoplejía, siendo enterrado en el cementerio de St. Margaret en Westminster

Fue una muerte llorada por sus familiares y amigos. Charles Lamb escribió que para él el whist había perdido ya cualquier aliciente, pues no podría asistir a esas silenciosas partidas de naipes donde Burney vigilaba, con los ojos fijos en el jugador contrario, cada uno de sus más pequeños gestos y movimientos. Otros testimonios fueron reflejados en citas, cartas, diarios, del mismo Burney y de sus contemporáneos, como ha recogido G.E. Manwaring en *My friends the*

Admiral: The Life, Letters and Journals of Rear-Admiral James Burney (editado por George Routledge en Londres, 1931)

A History of the Buccaneers of America.

La obra *A History of the Buccaneers of America* fue escrito en 1816, y su primera publicación moderna fue realizada por la Unit Library Ltd., Leicester Square, Londres, 1902; y posteriormente por George Allen and Unwin Ltd., Londres, 1949, cuya edición estuvo a cargo de Malcolm Barnes. La primera traducción al castellano es de 2007⁴⁵.

Burney usa en su texto cientos de referencias. Se muestra extraordinariamente minucioso en fechas, detalles, puertos, ríos, días de navegación, posiciones, número de hombres a bordo de los buques, botines, accidentes, incidentes, algunos de cierta trascendencia, otros francamente banales, descripciones de las costas, de los animales, las plantas, los peces, el estado del cielo, el oleaje, la temperatura... Todo ello fue acopiado

por él de multitud de obras, alguna de las cuales cita prolijamente y la mayoría no tanto; de alguna podemos saber la edición de la que obtuvo la información, el volumen y hasta la página; pero en muchos otros casos apenas si proporciona un fragmento del título o el apellido de su autor, perdido además en un piélagos de párrafos.

Los autores y fuentes que manejó, extractadas de la obra, pertenecen al s. XVII, aunque existen también bastantes referencias a las últimas ediciones de obras publicadas cuando Burney se hallaba todavía en plena redacción del libro. Además, he conseguido descifrar la mayor parte de las referencias documentales que manejó (fuentes de primera mano, lo cual dice mucho del celo científico del autor) en el British Museum de Londres:

- Richard Hakluyt, 1552-1616, marino inglés, *Divers Voyages Touching the Discoveries of America and the Lands Adjacent unto the Same, Made First of All by our Englishman and Afterward by the Frenchmen and Britons*, Londres, 1582; y *The Principal Navigations, Voyages and Discoveries of the English Nation*, Londres, 1589.

⁴⁵ *Historia de los bucaneros de América*. Editorial Renacimiento, Sevilla, 2007.

- Gonzalo Fernández (Hernández en el original de Burney) de Oviedo, 1478-1557, historiador y cronista español, *Historia General de las Indias*. Burney lo cita en español, por lo que debió consultar algunas de las ediciones de esa obra, publicada por primera vez en Sevilla en 1535, en 19 tomos, el último de los cuales es al que se refiere.
- William Camden, 1551-1623, escritor inglés, *Elizabeth. Annales Rerum Gestarum Angliae et Hiberniae Regnante Elizabetha (1615 and 1625)*, con una introducción de Sir Francis Bacon, Londres, 1680.
- Cesar de Rochefort, 1630-1691, jurista, lexicógrafo y ensayista francés, *Histoire Naturelle et Morale des Iles Antilles... Des habitants et de manage des Caraïbes. Des repas ordinaire des Caraïbes*, Rotterdam, 1665.
- Pierre François Xavier de Charlevoix, 1682-1761, historiador jesuita francés, *Histoire de l'Isle Saint Domingue*, Paris, 1730.
- Louis Antoine de Bougainville, 1729-1814, marino y naturalista francés, *Voyage autour du monde*, París, 1771. Luego publicó un aparte titulado *Voyage to the Malouines*, Londres, 1764, con prólogo de Antoine-Joseph Pernety.
- Antoine-Joseph Pernety, (conocido también como Dom Pernety) 1716-1801, escritor y erudito francés, miembro de la expedición de Bougainville, *Dissertation sur l'Amerique et les americaines contre les recherches philosophiques de M. de Pauw*, Berlín, G.J. Decker, 1769, Londres, 1771.
- Jean Baptiste du Tertre (Père de Tertre) 1610-1687, naturalista francés embarcado con los holandeses ; luego ingresó a la Orden de Predicadores, *Histoire Général des Antilles habitées par les François*, Paris, 1667.
- Robert Southey, 1774-1843, poeta e historiador británico, romántico, primero revolucionario a la francesa, luego conservador, *History of Brazil*, Londres, 1810.
- Alexander Oexmelin, *Histoire des Aventuriers qui se sont signalez dans les Indes*, Paris, 1688. Otras veces citado como Alexander Exquemeling. Médico nacido en Honfleur en 1646, bucanero, y muerto en París en 1699, cuya obra

De Americaenesche Zee Roovers fue publicada por primera vez en Amsterdam por Jan Ten Hoorn en 1678 y traducida enseguida a varios idiomas. En español apareció como Alexandre Olivier Exquemelin, *Piratas de la América, y luz a la defensa de las costas de Indias Occidentales, traducida del flamenco por el Dr. Alonso de Buena-Maison, español, médico práctico en la amplísima y magnífica ciudad de Amsterdam*, Colonia, 1681. En Londres fue editada doce veces entre 1684 y 1773, y se tituló *The Buccaneers of America*, que es como la cita Burney, aunque otras veces refiere también las ediciones en francés, holandés y español. De esta última, incluso transcribe en castellano unos versos que incluyó el editor Buena-Maison.

- Sir John Narborough, 1640-1688, almirante inglés, *An Account of General Voyages and Discoveries in the South Sea and North Sea*, Londres, 1694.

- Edward Long, 1734-1813, escritor inglés, miembro de la élite de plantadores jamaicanos, *The History of Jamaica. Reflections on us Situation, Settlements, Inhabitants, Climate, Products, Commerce, Laws and Government*, Londres, 1774.

- Francisco de Seixas y Lovera, 1650-1705, marino español, *Theatro Naval Hydrographico*, Madrid, 1688.

- Antonio de Córdoba, marino español, *Relación del último viaje al estrecho de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza, en los años 1785 y 1786*, Madrid, 1788.

- Antonio de Vea, marino y explorador español, *Noticia de las expediciones al Magallanes desde su descubrimiento*, Madrid, 1675-1676.

- John Oldmixon, 1673-1742, historiador, dramaturgo y poeta inglés, *British Empire of America*, Londres, 1708.

- Emerich de Vattel, 1714-1767, filósofo, diplomático y jurista suizo, experto en derecho internacional, *Droit des Gens, ou principes de la Loi Naturelle*, Londres, 1758.

- Basil Ringrose, bucanero inglés, piloto de Bartholomew Sharp, muerto por los españoles en 1688 en la costa de Jalisco, autor de *The South Seas Waggoner*, Londres, 1680-1682 (que incluye un atlas con más de cien mapas de las costas del Pacífico y el Caribe). En la

nota 24 (y luego en la nota 83) Burney asigna a Ringrose la autoría de parte del texto “History of Buccaneers”, seguramente el diario escrito con Sharp. En la nota 29 afirma que existe una copia manuscrita del diario de Ringrose que él ha manejado en la Sloane Collection del Museo Británico.

- William Dampier, 1651-1715, marino y bucanero inglés, *A New Voyage Round the World*, 1697; *Voyages et Descriptions*, 1699; *A Voyage to New Holland*, 1703 y 1709.

- Thomas Pennant, 1726-1798, naturalista galés, *Synopsis of Quadrupeds*, Londres, 1771. En él se halla el artículo citado «Mexican Wild Hog». Pennant fue miembro de la Royal Society desde 1767.

- John Philips, *The History of Commodore Anson's Voyage Round the World*, Londres, 1764. La edición francesa del mismo diario de Anson, *Voyage autour du monde*, fue publicada en París en 1750.

- James Colnet, *Voyage to the South Sea. The Journal of Captain James Colnet aboard the Argonaut, from April*

1789, to November, 1791. (Otras veces lo cita como *Voyage to the Pacific*)

- Lionel Wafers, *New Voyage and Description of the Isthmus of Darien*, 1699.

- Raveneau de Lausannse (citado en ocasiones Raveneu de Lussan), *Journal du voyage au Mer de Sud de 1684, and the following years with the Filibusters*, 1689.

- David Porter, 1780-1843, marino estadounidense, *Journal of a Cruise to the Pacific Ocean*, Filadelfia, 1815.

- Woodes Rogers, *Cruising Voyage Round the World, 1708-1711*, Londres, 1718.

- David Henry en *A Historical Account of all the World Performed by English Navigators*, Londres, 1724; en esta obra recogió los viajes del almirante holandés Jacob Roggeweim, citados por Burney. Este marino llegó a Samoa en 1722 en la que sería la última gran expedición de exploración organizada por los holandeses, en los navíos Tienhoven. Águila y Africana. Henry asegura que Roggeweim descubrió la tierra de Davis.

- Joris Van Spilbergen, 1568-1629, marino holandés, *Voyage round the World*, 1614-1618. La primera edición: *Te reis om de wereld van Joris Van Spilbergen*, Amsterdam 1619.
 - George Vancouver, 1757-1798, marino británico, *Voyage of Discovery to the North Pacific Ocean and Around the World in the years 1790-1795*.
 - Edward Cooke, *A Voyage to the South Sea, and Round the World, performed in the Years 1708,1709,1719 and 1711*, Londres, 1712.
 - Jean-François-Marie de Sourville, 1717-1770, marino francés, *Voyage a la découverte de Port-Louisien*.
 - Alexander Murray, capitán de la Compañía de la Compañía Inglesa de las Indias Occidentales. Sin más referencias.
 - Sieur Froger de la Rigaudiere, Baron de Champagne, *Relation d'un voyage fait en 1695, 1696 et 1697 aux cotes d'Afrique, Detroit de Magellan, Brésil, Cayenne et Isles Antilles par une Escadre des vaisseaux du Roi, commandée par Monsieur de Gennes, fait par le Sieur Froger, Ingénieur volontaire sur le vaisseau de Faucon Anglais*, Paris, 1698, y Amsterdam 1699.
 - Jean Bernard Luois Desjean, Monsieur de Pointis, Baron de Pointis, (1645-1707) noble y marino francés, *Relation de l'expédition de Carthagène, faite par les François en M.DC.XCVII*, Antoine Shelte, Amsterdam, 1698.
 - Jean Baptiste Labat (Père Labat), 1663-1728, dominico, botánico y explorador francés, *Nouveau voyage aux Isles François de l'Amérique*, Paris, 1722.
- Y en cuanto a los documentos:
- “Case of His Majesty’s Subjets upon the Mosquito Shore, most humbly submitted, &c. Londres, 1789”.
 - Colección Sloane de manuscritos del Museo Británico. Sir Hans Sloane, 1660-1753, físico, coleccionista y navegante británico.
 - “Diarios” de Basil Ringrose (¿-1688) y Bartholomew Sharp (1650-1690). En las notas 24 y 83 lo titula “History of Buccaneers”. Colección Sloane.

- “Libro de Cartas de Navegación y mapas de puertos, estrechos, cabos y costas de la Mar del Sur, así como costumbres de navegación de los españoles por dicho océano”. Sustraído por Sharp del mercante español *San Rosario* en el Pacífico. Colección Sloane, números 239 y 44. Original en castellano y traducción al inglés, dedicada por Sharp al rey Carlos II.

- Ambrose Cowley, Carta de Galápagos, 1684, Colección Sloane.

- “Voyages” de William Dampier, Colección Sloane, número 3236. En la nota 86 afirma que existe una edición impresa, sin más referencias. Los datos sobre ésta los he situado en el listado bibliográfico referido más arriba, aunque Burney no los ofrece.

- “Diario” de Ambrose Cowley, Colección Sloane, Número 54.

- “Diario” de Swan, Colección Sloane.

Fijémonos ahora en otros detalles. En líneas generales podríamos afirmar que la obra de Burney posee una estructura bien típica de la época: una especie de relación cronológica de los acontecimientos, en el sentido de que su

interés se centra en narrarnos los hechos con la mayor fidelidad posible, tal y como entiende que se fueron produciendo.

Tras los dos primeros capítulos, que constituyen una justificación de sus intenciones y visiones, no solo del bucanerismo sino de las razones por las cuales éstos existieron, la obra se divide entre los que dedica al Caribe (aproximadamente un tercio del total de los capítulos) y los que tratan sobre el Pacífico (la mayor parte de ellos, porque es lo que a Burney le interesa y lo que mejor conoce). De hecho, la mayor parte de los datos referentes al Caribe los obtiene de Alexander Exquemelin, mientras que para la Mar del Sur usa el resto de la bibliografía y los documentos que halló en la Colección Sloane.

Así, en los capítulos III al VI analiza la situación en las Antillas, deteniéndose en los casos de Tortuga⁴⁶ y San Cristóbal⁴⁷, las dos grandes bases de operaciones de los bucaneros en el Caribe, y en los capítulos VIII, IX, y XI se centra en los asaltos al istmo de

⁴⁶ Isla situada en la costa norte del actual Haití.

⁴⁷ Actual Saint Christopher, Islas de Sotavento, Pequeñas Antillas, república independiente de Saint Christopher-Nevis, con capital en Basseterre.

Panamá, especialmente durante la época de Henry Morgan, tanto como bucanero como Gobernador de Jamaica, terminando por narrar el saqueo de Veracruz por Van Horn, Granmont y Laurent de Graaf.

Como indicamos, el resto de la obra lo dedica a los viajes y asaltos por la Mar del Sur, es decir, los capítulos VII y X (primeros intentos de pasar al Pacífico, y el viaje de Coxon en 1680) y los capítulos XII al XXIII, donde se narran las grandes incursiones del último tercio del siglo diecisiete, desde los viajes de John Cook (capítulos XII y XIII), de Edward Davis (capítulos XIV al XVII) de Swan, Sharp, Cowley, Dampier, Wafer, Ringrose (capítulos XVIII al XXII) hasta las incursiones de los bucaneros franceses Groniet y Le Picard (capítulo XXIII). Al final del libro, Burney regresa al Caribe: los capítulos XXIV y XXV son dedicados a explicar al fin del bucanerismo, y el XXVI y XXVII a la última gran empresa en la que participaron, la toma y saqueo de Cartagena de Indias en 1697 por el Barón de Pointís y Monsieur Du Casse.

En el prólogo a la obra, Burney se muestra de acuerdo con que el bucanerismo fue no solo un hecho

consumado, una realidad que explica muchas cosas de la época, sino una consecuencia lógica de la expansión de occidente; algo así como lo que el historiador Fernand Braudel denominaría, muchos años después, “los inicios de la economía-mundo”, una especie de primera globalización sucedida en el s. XVI con la introducción de América y el Pacífico en la órbita de la economía occidental. Pero, añade, el que este reparto fuera tan asimétrico (se refiere a que la donación del Papa a España y Portugal de la exclusividad en el trato con aquellos inmensos y lejanos territorios dejó fuera de la circulación y del comercio al resto de la naciones europeas) indujo a estas potencias a tomárselos por sus propias manos, actuando en connivencia con estos empresarios de robar lo ajeno que fueron los aventureros, filibusteros y bucaneros que él estudia.

Esto no implica que los bucaneros hayan sido sin más, insiste en ello, unos navegantes o ladronzuelos al paso, sino que, frente a otros autores que han escrito sobre el tema (de los que él se desmarca desde luego), alabando sus acciones y transformándolos en héroes, estos bucaneros han sido según él

criminales notorios, crueles y sanguinarios, y autores de horrorosos e infames delitos. Lo cual no exime tampoco a España de su responsabilidad en estos episodios sangrientos, afirma; porque los verdaderos dueños de todas aquellas tierras y bienes eran los nativos, hacia los que todos, españoles y bucaneros, mostraron la mayor de las desconsideraciones, despojándolos de sus bienes y conculcando sus derechos. Y afirma rotundamente que el descubrimiento no concede un derecho de aniquilación, que es, concluye (y lo destacará varias veces a lo largo de la obra) lo que han hecho los españoles con los nativos americanos, aunque las demás potencias europeas realizaron la misma operación, llevando a cabo “las más cultas naciones del mundo” una larga “serie de inicuas usurpaciones... contra sus hermanos más débiles, los nativos de América”.

En todo caso Burney salva de esta crítica a la reina Isabel de Castilla, de la que dice era “la buena reina”, que intentó proteger a estos indígenas americanos, aunque la mayoría de sus súbditos actuaron contra ellos del modo más despótico y cruel, “enriqueciéndose a costa de la destrucción de los nativos”, y ella debió consentirlo

“arrastrada... por el poderoso empuje de la opinión pública”. Y concluye: “Los bucaneros de América, cuyas aventuras y crímenes vamos a relatar, pueden considerarse santos en comparación con estos hombres que han sido celebrados como conquistadores del Nuevo Mundo”.

El origen del bucanerismo lo sitúa Burney en el despojamiento que los españoles provocaron en las Antillas, y en la enorme cantidad de ganado cimarrón que quedó suelto por sus bosques, especialmente en la isla de La Española⁴⁸. De modo que muchos desocupados europeos, principalmente ingleses y franceses, fueron a situarse allí, comenzando sus acciones primero como “colonos de lo salvaje”, cazando el ganado, haciendo *boucan* con su carne –método que aprendieron de los indígenas- y de paso robando lo que podían en los poblados españoles más cercanos. Luego, con buques rápidos aunque pequeños, los *fly boat* (de donde vendría el nombre de filibusteros) se dedicarían a asaltar a los barcos que se

⁴⁸ Para una ubicación del bucanerismo en el contexto de la economía y la sociedad americanas del periodo, junto con una amplia bibliografía moderna sobre el tema, puede verse Juan Carlos Garavaglia y Juan Marchena F., *América Latina, de los orígenes a la Independencia*, Vol I, “América Precolombina y la consolidación del espacio colonial”, Ed. Crítica, Barcelona, 2005. Págs.336-346.

aproximaban a las costas. Más adelante se establecerían definitivamente estos bucaneros en Tortuga y San Cristóbal, así llamados por extensión los piratas organizados en una especie de gran hermandad o cofradía, dedicados al asalto de cuanto buque de cualquier nación surcara el mar; o de cuanta ciudad, independientemente también de a que monarquía perteneciera, pudiera caer en sus manos. No obstante, y a pesar de esta “hermandad”, las desavenencias entre los bucaneros franceses e ingleses nunca terminaron de disiparse.

Y aquí, en las Antillas, arranca su historia. Una historia donde mezcla los grandes viajes con los combates por conseguir cualquier cosa que pudiera rendirles beneficios. Narra primero las empresas de Mansvelt, Morgan o d’Ogeron, cuyas crueldades, subrayadas por Burney, parecieron no tener fin, aunque no por eso les resta un ápice de valor y osadía. Como indicamos, todos los episodios referentes a sus actuaciones en el Caribe las toma de Exquemelin, a quien sigue a pié juntillas, hasta que llega al Pacífico: su mundo. Y aquí Burney ya se encuentra en casa, y comienza a ofrecer todos los detalles de cada expedición, por

pequeño que sea, desbrozando minuciosamente diarios, textos, descripciones... no solo de las correrías de estos bucaneros, sino de la fauna, la flora, el clima, las costumbres, los territorios que arrostraron sus maldades...

Vuelve una y otra vez a otro de sus tópicos, como ya hizo en el diario que realizó durante su viaje con Cook, en este caso tomándolo del de Batholomew Sharp: “Los habitantes de Darién son en su mayoría hermosos, especialmente las mujeres, que, además, son pródigas amantes y generosas con los brazos extranjeros”. O de los animales que le parecen extraños, esta vez del diario de Wafer: “Nuestra cena era una muy sabrosa especie de bestia salvaje llamada *warre*⁴⁹, muy parecida a nuestro cerdo e igualmente buena. Estas abundan en la zona. He observado que el ombligo de estos animales se halla en sus lomos”. O sobre sus comportamientos, especialmente en Galápagos: “Me quedé perplejo al pensar en cómo aquellos pequeños pájaros que parecían estar de manera permanente en aquel lugar podían sobrevivir sin agua; pero alguno de

⁴⁹ “Guarro”, en castellano. Una vez más, triunfa la onomatopeya.

nuestros hombres me informó de que mientras descansaba bajo un peral espinoso, había observado a un pájaro adulto dando de beber a tres de los jóvenes exprimiendo sobre sus picos la baya de un árbol. Era como del tamaño de un guisante y dentro tenía un jugo acuoso y ácido de sabor agradable”. Y sobre las serpientes, a las que temen: “Hay serpientes cuyo mordisco es tan venenoso que provoca una muerte inevitable y rápida a menos que se pueda recurrir de inmediato a cierto fruto que hay que masticar y colocar sobre la zona mordida.... se parece al almendro que crece en Francia. El fruto es parecido a la castaña de mar, pero es de color gris y tiene un sabor amargo y una almendra blanquecina en el centro... Es la baya de la serpiente”.

A menudo los topónimos se vuelven difíciles de localizar, como la isla de *Quibo* en el texto, en realidad la isla de Coiba, en la costa pacífica de Panamá. Desconociendo los nombres españoles, les asignaban otros nuevos, de manera que a veces es peliagudo saber por dónde se movían. O asignaban nombres en función de cómo les sonaban las palabras, como *Yqueque* (Iquique), *Ría Lexa* (Realejo, en Costa Rica) o *Campeachy* (Campeche). Y aún

asignaban estos nombres en función de intereses posteriores, como la isla de Pepys, así nombrada en honor del secretario del almirantazgo Samuel Pepys⁵⁰; y no contentos con ello, sobre esta isla situaron además una Bahía del Almirantazgo y una Punta del Secretario, para que no quedara duda alguna de sus panegiristas intenciones. Lastimosamente la isla resultó ser falsa, aunque durante años se situó en los mapas cerca de las Malvinas. Otras veces los detalles son muy precisos, como los referentes a la isla de la Gorgona, en la actual costa colombiana, cerca de Tumaco: “Gorgona es una isla alta y montañosa, de alrededor de cuatro leguas de perímetro, a unas cuatro leguas de distancia del continente. El anclaje es posible a un tiro de pistola de la orilla, con una profundidad de entre quince y veinte brazas. Al suroeste de Gorgona hay una isla menor de la que sobresale un pequeña roca”. A veces también les sobrecoge la geografía, como cuando observan la cordillera de los Andes desde el mar: “La tierra es alta e imponente”, escriben en los diarios. Especialmente hermosas son las descripciones sobre las islas Galápagos,

⁵⁰ Personaje verdaderamente fascinante cuyos diarios ha sido traducidos y publicados: *Diarios, 1660-1669*, Ed. Renacimiento, Sevilla, 2003, con prólogo de Paul Morand.

y se muestran extrañados sobre el petróleo que mana cerca de la punta de Santa Elena, en el actual Ecuador: “No lejos del pueblo indio, y a unos cinco pasos de la línea de la marea alta, una sustancia grasienta borboteaba de un pequeño agujero en la tierra. Es como una especie de brea líquida que los españoles llaman alcatrane. Cuando se extrae, se hace dura como la brea... Aparece sobre todo durante la marea alta, y los habitantes la conservan en botes”.

Con los frutos sucede algo por el estilo, donde los nombres asignados son onomatopéyicos, como *mammee*, en realidad mamey. O sin nombre alguno, o por comparación, como el aguacate, al que Dampier denomina *ciruela cerdo*: “Dicho fruto es ovalado, tiene un enorme hueso y poca pulpa alrededor, aunque su sabor es muy agradable”. Parecen dispuestos a comérselo todo, como sucede con el que llaman “árbol de la col”, “el más alto de todos en aquellos bosques”, que hallan en el cabo de San Francisco en la actual costa de Esmeraldas (Ecuador). “Carecían de ramas, excepto en la parte más alta, donde había ramificaciones poco mayores que el brazo de un hombre. Su fruto nace de estas ramas, rodeado de

hojas, y puede alcanzar un pie de largo. Es blanco como la leche y dulce como una nuez cuando se come crudo, aunque también es muy dulce y saludable cuando se come hervido”. O más adelante y en otro diario: “La carne de flamenco es magra y oscura, aunque muy buena, no sabe a pescado ni es salada. Las lenguas de flamenco son un plato digno de la mesa de un príncipe; son grandes y tienen un bulto de grasa en la raíz que es un bocado excelente”. Otras veces señalan el peligro de lo desconocido: “El 15 de enero moría el marinero William Stephens, cuya muerte se atribuyó a que, seis meses antes, había comido tres manzanas de un *árbol manzanilla* en la costa de Nueva España, y desde entonces se fue desgastando hasta convertirse en un auténtico esqueleto”.

Sobre los nativos y sus instrumentos, las descripciones son en ocasiones bien rudas, como ésta de un muchacho indígena mapuche al que atraparon en una canoa muy al sur, en las costas australes: “Solo llevaba unas escasas vestiduras de piel de foca. Era bizco, y tenía el pelo corto. El bote en el que iban él y los otros indios era muy afilado en los extremos y tenía el fondo plano; en el medio tenían un hogar para

cocinar o para cualquier otro uso. También tenían una red para cazar pingüinos, un palo parecido a nuestros *bandies*⁵¹, y dardos de madera. El joven indio, por su comportamiento, parecía ser bastante simple e inocente. Era capaz de abrir grande mejillones con los dedos, mientras que nuestros bucaneros a duras penas podían hacerlo con sus navajas. Era tan salvaje que podía comer la carne cruda”. Otras veces emplearán cerca de dos páginas para explicar qué es un catamarán, asombrados no sólo de que tan extraña canoa no se hundiera, sino de lo bien y rápido que navegaba.

En otras ocasiones destacan las paradojas del mundo colonial: “He observado –escribe Dampier- en todas las ciudades indias bajo la autoridad española, que las imágenes de la Virgen María y de otros santos que abundan en sus iglesias muestran rasgos físicos propios de los indios, y, en ocasiones, también sus vestiduras; sin embargo, en las ciudades habitadas por una mayoría de españoles, las imágenes presentan una caracterización española”. Paradojas en las que ellos también se ven inmersos, pues es corriente que, una vez conquistada al asalto una ciudad y

asesinados los habitantes que no pudieron huir, los franceses (católicos al fin) se reunieran en la iglesia a entonar un *Te Deum* antes de dedicarse al saqueo definitivo.

Se extrañan de las construcciones, como las del norte peruano: “Las casas estaban construidas con ladrillos hechos de una mezcla de barro y paja secados al sol; muchas de las casas no tenían otro techo que unas esteras colocadas sobre las vigas, pues allí nunca llueve y sólo es necesario protegerse del sol”. También hallaron restos de culturas precolombinas, aunque no entendieron muy bien de qué se trataba, como cuando vieron las momias de la cultura de Atacama, según señala Wafer: “Anduvimos cerca de cuatro millas por una bahía arenosa que encontramos cubierta de cadáveres de hombres, mujeres y niños. Los cuerpos no aparentaban llevar muertos más de una semana, pero al tocarlos parecían secos y ligeros como una esponja o un pedazo de corcho”. Una de estas momias fue subida al buque, aunque, según cuenta el diario, enseguida la arrojaron al mar porque todos opinaron que llevar un muerto producía desviaciones en la brújula y daba mala suerte en la navegación.

⁵¹ Garrote.

Abundan también los detalles acerca de lo que llevaban los buques que apresaban, como aquel *San Rosario*, procedente del Callao con rumbo a Panamá, al que capturó Sharp cerca de la Isla de la Plata (actual costa ecuatoriana, frente a Machalilla) en el que hallaron “700 cerdos de un metal que pensamos era hojalata, y por este error fueron despreciados por todos nosotros, y especialmente por el capitán, que no pudo ser, a pesar de los intentos de unos pocos, persuadido de llevarlos a nuestro barco, como hicimos con la mayoría de las otras cosas. Así pues los dejamos en el Rosario, que abandonamos a la deriva en el mar. Aquel parecía un metal no lo suficientemente refinado y preparado como para acuñar monedas, lo que fue el motivo de nuestro engaño. Solo subimos a bordo uno de los 700 cerdos, con la intención de fabricar balas con él; con este objeto, o con cualquier otro que idearon nuestros marineros, la mayor parte fue fundida y desperdiciada. Después, cuando llegamos a Antigua⁵², dimos lo que quedaba (que era alrededor de un tercio del total) a un hombre de Bristol que sabía de qué se

trataba, y éste la trajo a Inglaterra y aquí la vendió por 75 libras esterlinas. Así perdimos el mayor botín obtenido en todo el viaje por nuestra ignorancia y desidia”. Obviamente se trataba de piezas precolombinas, procedentes de un huaqueo⁵³, seguramente felinos (más que cerdos) fabricados en oro muy fino.

Otras veces obtenían en los buques apresados cartas de navegación españolas, que les eran de gran utilidad, y algunas tan bellas que las regalaron al rey Carlos II y que se conservan en la Colección Sloane. O, en ocasiones, incendiaban los navíos capturados “para que no contaran cuentos a nadie”. También mencionan al vino, como el que robaron en *La Nasca* (Nazca, costa sur del Perú) según el diario de Wafer: “Se trata de un vino fuerte y azucarado de sabor muy parecido al Madeira. Se produce en la región y es embarcado para su transporte a Lima y Panamá. En ocasiones se conserva durante años en barriles de ocho galones que se dejan expuestos al calor del sol entre las rocas a lo largo de toda la bahía”. Y añade, socarrón, Burney: “No era posible ponérselo más fácil a los bucaneros”.

⁵² Una de las islas de Sotavento, Pequeñas Antillas, y una de las bases de operaciones de los bucaneros en el Caribe. Actualmente república independiente de Antigua y Barbuda, con capital en Saint John's.

⁵³ En la región andina, expolio de sepulturas o lugares sagrados antiguos.

Aún algunos reconocen que ciertas expediciones eran fletadas por “comerciantes de renombre” y había navíos que llevaban “el cargamento propio de un buque comercial, además de contar con licencia del Duque de York, entonces Ministro de Marina de Inglaterra”. Otros afirman llevar “mercancía suntuaria, como seda, muselina o medias”.

Aparte los asaltos a los navíos, los rescates de las ciudades (siempre

mediando cantidades fabulosas de miles de monedas de oro y plata), la crueldad con los prisioneros y cautivos, las pérdidas en el juego después del reparto del botín... la obra ofrece una visión realmente vívida de lo que para estos bucaneros era el mundo americano, el mundo de la navegación, el mundo de los buques y el de sus tripulaciones... Un universo que se mostraba ancho y desconocido. James Burney sabía muy bien de eso cuando escribía.

Bibliografía

Beverly Hooper (ed.). *Whit Captain James Cook in the Antarctic and Pacific: The Private Journal of James Burney, Second Lieutenant of the Adventure on Cook's Second Voyage, 1772-1773*. National Library of Australia, Canberra, 1975.

Charles Burney. *Estado actual de la música en Francia e Italia*. Londres, 1771

_____. *Historia General de la Música*. Londres, 1776 - 1789.

_____. *Memorias de la vida y obras del Abate Metastasio*. Londres, 1796.

Charles Kingsley. *At Last: A Christmas in the West Indies*. Macmillan and Co., Londres y Nueva York, 1871.

Charles Lamb. *Ensayos de Elia*. El Cobre. Barcelona, 2003.

_____. *Cuentos de Shakespeare*. El Aleph. Barcelona, 2006

Daniel Defoe & Shiv Kumar Kumar. *The life, adventures and Pyracies of the famous Captain Singleton*. Graves and Co. London, 1720.

_____. *Robinson Crusoe*. W. Taylor Londres, impreso por W. Taylor en Paternoster Row, 1719.

_____. *The Sea Cook or Treasure Island*, Young Folks, Londres, 1881-1882.

Frederick Marryat. *The Pirate*. Longman, Rees and Co., Londres, 1836.

- Gerardo González de la Vega. *Por donde el viento nos lleve. Antología de relatos españoles de piratas*, Ediciones B. Madrid, 2003.
- James Burney. *Historia de los bucaneros de América*. Editorial Renacimiento, Sevilla, 2007.
- James Fenimore Cooper. *El último Mohicano*. Hurst, Robinson and Co. London, 1826.
- José de Espronceda. *La canción del Pirata*. Madrid, 1840.
- Juan Carlos Garavaglia y Juan Marchena. América Latina, de los orígenes a la Independencia. En: *América Precolombina y la consolidación del espacio colonial*. Ed. Crítica, Barcelona, 2005. P. 336-346.
- Juan Marchena. Los buques de la Armada. En: Juan Marchena (coord.) *Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1820*. Universidad Pablo de Olavide. Sevilla, 2012.
- Lord Byron. *El Corsario, A Tale*. Ed. John Murray, Londres, 1814.
- Peter Aughton. *Endeavour: The Story of Captain Cook's First Great Epic Voyage*. Cassell & Co. Londres, 2022.
- Philip Edwards (ed.). *James Cook: The Journals*, Penguin Books, Londres, 2003.
- Robert Michael Ballantyne. *The Coral Island, A Tale of the Pacific Ocean*. Thomas Nelson and Sons, Londres, 1857.
- Samuel Pepys. *Diarios 1660-1669*. Ed. Renacimiento, Sevilla, 2003.
- Sergio Pitol. El corazón de las tinieblas (Trad.) Joseph Conrad. *Heart of darkness*. Lumen, Barcelona, 1982.
- Thomas Johnson (ed.). *The Complete Poems of Emily Dickinson*. Little, Brown & Co., Boston, 1960.
- William S. Spear (comp y ed.). *The Memoirs of Lafitte or The Barratarian Pirate: A Narrative Founded on Fact*, Impr. W.S. Spear. Providence, 1826.
- _____. *Captain Kyd or The Wizard of the Sea*. Harper and Brothers, Nueva York, 1839.
- _____. *Lafitte: The Pirate of the Gulf*. Harper and Brothers, Nueva York, 1836.