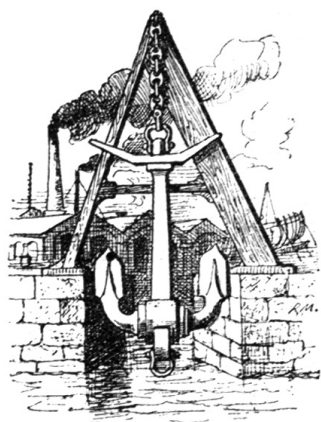


# MUJERES EN LA MAR

Bartolomé CÁNOVAS SÁNCHEZ



CTUALMENTE es totalmente normal encontrar mujeres desempeñando actividades a bordo de los buques, tanto de la Armada (en buques de superficie y/o en submarinos) como mercantes, sin ningún tipo de limitación; pero no siempre fue igual y esta es la razón que me ha animado a escribir este artículo. Si analizamos los apasionantes siglos XVII o XVIII, en la Armada, como en el resto de las marinas, estaba rigurosamente prohibido llevar mujeres a bordo (1) y, en nuestro caso, únicamente se permitía el traslado de las familias cuando iban o regresaban de ultramar.

En el caso de la marinería británica, al referirse a la dotación, siempre se hace referencia a hombres de mar y guerra (O'Brian, 2004), como bien explica el almirante González-Aller (González-Aller Hierro, 2005), «la dotación casi nunca ponía pie en tierra, particularmente cuando el navío tocaba en puertos de la metrópoli, citándose casos de algún marinero con veinticinco años de servicio que había navegado por todo el mundo y no había abandonado su buque más de seis horas en todo este tiempo. Para quitarles las ganas de salir, los barcos estaban abiertos a todas aquellas mujeres de mala vida que se presentasen a bordo. Estas visitadoras tomaban la calidad de hermanas, primas o sobrinas del marinero que ellas designaban, y recibían el apodo eufemístico de *Queen's Caroline Daughters*; solían permanecer a bordo hasta una semana, tiempo más que suficiente para dejar a toda la dotación sin un penique en el bolsillo» (Pillet, 1928).

No obstante los reglamentos, los buques de la Marina británica en ocasiones llevaban mujeres a bordo, por lo general esposas de oficiales, suboficiales,

---

(1) Ordenanzas de Patiño de 16 de junio de 1717, cap. XVI.

soldados o marineros, que se dedicaban al cuidado de enfermos y heridos, y en este concepto de auxiliares estuvieron presentes en las campañas de las guerras contra Francia, España, Holanda y Dinamarca.

Parecida doctrina se practicó en la Marina francesa. Sin embargo, se sabe que una joven llamada Jeanette, mujer de un gaviero, sirvió en el cordón de municionamiento a bordo del navío francés *Achille*, incendiado en el combate de Trafalgar, y fue salvada, milagrosamente, por los británicos cuando su barco explotó. No era la única, pues otra mujer, cuyo nombre se desconoce, sería también rescatada entre los supervivientes del mismo barco (Pope, 1999). Bajo estos requerimientos jurídicos es relativamente fácil entender que de forma general las mujeres tuvieran poco protagonismo en el mundo marítimo.

Estas solamente se mencionan como pasaje, como esposas o incluso, como se ha dicho anteriormente, como objeto sexual (Fremont-Barnes, 2005), pero en raros casos aparecen como protagonistas o formando parte activa en las diferentes expediciones o conquistas realizadas en dicho periodo. Existe un libro de origen británico que recoge las hazañas llevadas a cabo por mujeres (Cordimgly, 2003). También entre la superstición reinante en esos tiempos producía cierta incertidumbre su presencia a bordo. Es cierto que en esos años la legislación vigente no reconocía la actividad marinera a las mujeres; sin embargo, en las siguientes líneas se puede comprobar que todas aquellas que se lo propusieron lo lograron, no sin dificultades, sacrificios y penalidades.

Las mujeres que formaron parte de las dotaciones de los buques, especialmente los de guerra, lo conseguían gracias al vestuario utilizado en esa época, generalmente holgado. Aunque puede parecer relativamente fácil, es importante reflexionar que debían de estar precavidas en todo momento. A modo de ejemplo, se considera conveniente mencionar que los servidores de los cañones, aproximadamente diez por cada uno, a la hora del combate se desvestían de las prendas superiores al objeto de evitar infecciones que se producían al introducirse en el organismo pedazos de tejido impulsado por las astillas del casco. En el caso de las mujeres, hubieran sido detectadas en la primera ocasión, lo que probablemente explique que se las apañaran para no ir a este tipo de destino, y daría una cierta lógica a que, en el caso particular de la Armada, uno de los casos más conocidos fuera el de una infante de marina.

### **Una infante de marina a bordo**

Siempre que se habla de héroes se piensa en hombres, olvidando en muchas ocasiones el protagonismo de las mujeres, pero también las hubo. Este fue el caso de Ana Maria de Soto, la heroína española de la Infantería de Marina, caso realmente sorprendente, como bien dice Gonzalo Parente (Parente Rodríguez, 2010). «Esta mujer, seguramente atraída por el vistoso uniforme de algún infante de marina que se presentó en su pueblo, decidió

incorporarse en 1793 a las filas de este Cuerpo. Se alistó en dicho cuerpo, lógicamente haciéndose pasar por un varón que era la única forma de hacerlo... como si se tratara de un muchacho campesino andaluz, que usaría el nombre de Antonio». Es importante mencionar que solamente contaba con 16 años de edad, que era la mínima para enrolarse.

Ana María, o Antonio, movida por el lógico afán de conocer mundo, se presentó en San Fernando e ingresó en el Cuerpo de Infantería de Marina, recibiendo la formación básica.

Desde los primeros días de su servicio militar demostró tal aptitud para el ejercicio de tan penosa profesión que llegó a granjearse el aprecio y la simpatía de todos sus superiores. Durante los cinco años y cuatro meses que figuró como soldado de Infantería de Marina, asistió a varios hechos de armas por mar y por tierra, conduciéndose en todos ellos con arrojo y bravura.

Finalizado este período, embarcó en la fragata *Mercedes*. A bordo de este buque, y después en la fragata *Matilde*, esta infante participó en los combates de Bañuls y en la batalla naval de San Vicente. Posteriormente pasó destinada a la fragata *Matilde*. Es aquí donde se produce un hecho sorprendente: en un rutinario reconocimiento médico se descubre que Antonio es una mujer. Ese mismo día se dio la orden de desembarco, eso sí, en medio de admiración y respeto de todos los que la habían tratado en sus más de cinco años de servicio. Por todo, a su salida, la Real Orden de 4 de diciembre de 1798 le concedía el grado y sueldo de sargento primero de Batallones, y por otra, el 24 de julio del año siguiente, «en atención a la heroicidad de esta mujer, la acrisolada conducta y singulares costumbres con que se ha comportado durante el tiempo de sus apreciables servicios... se le otorgaban dos reales diarios por vía de pensión y que en los trajes propios de su sexo pueda usar de los colores del



Uniforme de marinero de entre 12 y 16 años. Pintura expuesta en el Museo Naval de Greenwich.

uniforme de Marina como distintivo militar». Es de destacar que marcó un hito, y casi una odisea, ya que una mujer viviendo y combatiendo en un buque de guerra sin ser descubierta, con las duras condiciones de vida en aquellos barcos llenos de hombres, tiene un gran mérito.

### Isabel Barreto, primera almirante



Portada del libro que novela la historia de Isabel Barreto.

En este trabajo es imposible comentar, aunque sea de forma somera, la activa participación de muchas mujeres a bordo de los buques, y por ello, a modo de ejemplo, se tendrán que escoger algunos casos que han sido documentados por muchos historiadores e investigadores.

Considero justo incluir a una mujer que posiblemente ha llenado un elevado número de cuartillas y vaciado innumerables tinteros, que no es otra que Isabel Barreto.

A la hora de estudiar a este importante personaje, no puedo evitar la tentación de mencionar textualmente el capítulo primero de la magnífica

e histórica obra de Manuel Bosch Barrett (Bosch Barrett, 1943), en el cual dice lo siguiente: «Entre aquella plétora de personajes, más propios de la leyenda que de la realidad, pueblan la historia de España de los siglos XVI y XVII, mezcla de héroes y aventureros, aparece la figura de una mujer cuyo nombre ha resonado estos últimos tiempos, gracias a la notoriedad que actuales acontecimientos (2) han dado a las islas Salomón. La figura de doña Isabel Barreto destaca brillantemente por el de ser mujer, por la osadía y desprecio a la vida y de las comodidades que representa haber tomado parte en la gesta que condujo su marido, don Álvaro de Mendaña, y por ser la única mujer en la historia que ha ostentado el título de Almirante».

---

(2) Al mencionar acontecimientos actuales es prudente recordar que la primera edición de este libro fue en diciembre de 1943.

Lo más impresionante de esta mujer olvidada es que, en aquel tiempo tan machista, en época de conquistadores, Isabel se atrevió a tener los mismos sueños que los hombres, algo posible gracias a que su padre la escogió como su preferida y la educó como a un varón, por lo que pudo tener armas, conocer la geografía y nociones de matemáticas, todo muy importante para navegar.

Como síntesis sobre esta importante mujer, considero oportuno incluir las reflexiones de la profesora M.<sup>a</sup> Luisa Burguera (Burguera Nadal, 2014): «Estamos convencidos de que Isabel Barreto no fue una mujer como las demás, ya que se atrevió a soñar como un hombre de su tiempo: viajar más allá de los límites del mundo conocido; para ello se puso al mando de un navío y partió hacia la conquista del mundo».

No es extraño que esta fabulosa historia de la llamada Reina de Saba de los Mares del Sur se haya convertido en literatura; sin duda hay unos componentes reales que la hacen muy seductora, sobre todo el hecho de que sea una mujer que realice esa proeza, pero luego hemos visto cómo hay otros factores que nos proporcionan una forma de conocimiento que no es la histórica, sino la artística, la literaria, y que completa, diríamos, la visión histórica. Y todo ello nos invita a la reflexión sobre este personaje extraordinario en una época igualmente extraordinaria en la que los límites entre la realidad y la ficción fueron sin duda sobrepasados por el ansia del cumplimiento de unos ideales. «Solo Dios sabe —dice don Quijote— si hay Dulcinea o no en el mundo o si es fantástica o no».

Y es que toda esta historia de Isabel Barreto está atravesada por la idea del sueño, el ansia de una empresa de conquista, el sueño del español de una época en la que todo fue posible para España.

Tomando como base la historia de Isabel Barreto, Alexandra Lapierre, hija del célebre escritor y periodista Dominique Lapierre, autor de *La ciudad de la alegría*, *Oh, Jerusalén*, *¿Arde París?*, entre otros, y a quien por cierto dedica el libro, escribe una novela con el título original en francés *Je te vois reine des quatre parties du monde*. Ese mismo año, 2013, Planeta la publicó con el nombre de *Serás reina del mundo*. La autora, absolutamente seducida por la figura de Isabel Barreto, dedicó tres años de investigación a configurar el personaje y a redactar su novela.

## Mujeres piratas

Realmente es bastante complicado conocer datos contrastados sobre mujeres que hayan actuado como corsarias, piratas o bucaneras. Aunque parece ser que el número no fue muy elevado, sí disfrutaron de gran fama (Martínez-Hidalgo, 1957). Casi todo lo que se conoce sobre este tema se debe a la obra de un tal capitán Charles Johnson, de quien se ignora todo, aunque muchos opinan que se trata de un seudónimo de Daniel Defoe, que



Imagen cinematográfica de Anne Bonny.  
(Foto: [www.theflagrants.com](http://www.theflagrants.com)).

escribió el libro titulado *A general history of the robberies and murders of the most notorious pyrates* (3).

Las historias de estas mujeres piratas, relatos donde los testimonios reales se mezclan con la leyenda, están llenas de raptos, duelos, disfraces, apasionadas declaraciones de amor y batallas en el mar. Por el *modus operandi* de los piratas en general, según lo describe Jhonson, parece imposible, o al menos sorprendente, que algunas mujeres puedan haber participado activamente en este tipo de negocio, en el que predominaba el asesinato y la tortura gratuita y en el que los hombres se emborrachaban y montaban orgías durante varios días enteros. Cuando asaltaban un barco, robaban el dinero, las joyas y todos los objetos de valor, tanto del barco como del pasaje, saqueaban todo en general y, lo que es peor aún, asesinaban o mutilaban tanto a

los miembros de dotación que opusieran resistencia como al pasaje. Solían

---

(3) *Historia general de los robos y asesinatos de los más famosos piratas*, cuyo título original en inglés fue *A General History of the Robberies and Murders of the most notorious Pyrates*, es un libro de 1724 que contiene biografías de piratas de la época. Su autor utiliza el nombre de capitán Charles Johnson, el cual está considerado un pseudónimo. Se piensa que el autor real de la obra es Daniel Defoe y el editor Nathaniel Mist o alguien que trabajaba para él. Se publicó en dos volúmenes. El primero trata principalmente de los piratas de principios del siglo XVIII, mientras que el segundo tomo narra las hazañas de sus predecesores de unas pocas décadas antes. En el primer libro, «Johnson» es bastante coherente con las fuentes disponibles sobre el tema, aunque embellece las historias en cierto sentido. En el segundo volumen se aleja más de la verdad, e incluye biografías de tres sujetos que podrían ser completamente ficticias. En cualquier caso, el libro influyó en la formación de las ideas populares acerca de la piratería y a partir de él se conformó la historia de las vidas de muchos individuos aún famosos en el siglo XXI.

quemar el buque, y a los pocos supervivientes los abandonaban en alguna isla desierta. No se podían permitir que estos pudieran informar a las autoridades y enviaran buques de guerra en su captura o, lo que es más importante, dar señales de debilidad. Para los piratas, las mujeres eran solamente un medio de placer y diversión, y por supuesto no eran admitidas a bordo. Esto quedaba reflejado en los diferentes códigos de conducta, por ejemplo el del capitán Bartholomew Roberts (4): «No se permitirá la entrada de ningún niño ni mujer. Si se hallara a un hombre seduciendo a una de ellas, y la embarcara vestida de hombre, se le condenará a muerte».

Esta situación hace mucho más meritoria la participación de las mujeres, vestidas de hombre, a bordo de esos peligrosos barcos piratas.

Se han escrito libros e incluso se han representado obras de teatro con este argumento, y probablemente esta situación ha hecho difuminar los hechos históricos concretos. De forma muy resumida, una de estas historias se puede encontrar en el caso de Mary Read y Anne Bonny, quienes son seguramente las dos mujeres pirata más famosas de la historia.

Anne Bonny (Hugh F., 1972) de origen irlandés, nacida en 1705, era hija de un hacendado con grandes propiedades en las Antillas. Desde la adolescencia Anne ya era todo un carácter, una auténtica pendenciera con falda, que con catorce años compareció ante un magistrado por rasgarle la cara a un muchacho con un cuchillo de cocina; y con 18, ya había ampliado su *curriculum vitae* matando en duelo a una cortesana llamada María Vargas, y arrancado la nariz de un mordisco a otra mujer en una pelea de taberna. Con tales antecedentes, Anne fue repudiada por su padre y acabó en brazos de un hombre llamado James, con quien contrajo matrimonio, y que era solamente un arribista que se casó con ella pensando que podría hacerse con la fortuna de la familia, pero al darse cuenta de que el padre no iba a soltar ni un doblón la abandonó en las calles de Jamaica.

Fue en esa etapa cuando Anne conoció al amor de su vida, el pirata Jack Rackham. Se convirtió en su amante y también en su lugarteniente. Juntos asolaron todas las posesiones británicas del Caribe, y el Gobierno de Su Graciosa Majestad puso precio a sus cabezas.

---

(4) Es muy importante dejar claro que aunque los piratas no mantenían unas ordenanzas tan estrictas como los corsos, sí debían cumplir unas normas en su barco, aun siendo piratas. Se conoce como código de conducta pirata, código pirata o *Charte Partie*, al acta firmada entre filibusteros para fijar las normas y castigos a ser implantados en un barco para mantener la convivencia a bordo. En términos generales, tal carta incluía el lugar y la fecha del acuerdo, nombre del barco, objetivos de la operación a realizar, reparto del botín, compensación para los piratas heridos y el establecimiento de la obediencia a los superiores. Cada tripulación pirata tenía que honrar su propio código. La solemnidad del juramento ante el escrito consistía en poner una mano en una botella de ron y la otra sobre una Biblia (también un crucifijo o un hacha de abordaje), y se firmaba con el nombre o trazando una cruz. Y es precisamente con este código con el que era castigada con la muerte la introducción de las mujeres disfrazadas de hombres a bordo.

En uno de aquellos actos de pillaje, Mary fue capturada en alta mar por el barco pirata del capitán Rackham, apodado Calico Jack, junto al que combatía su mujer Anne Bonny. Mary iba disfrazada de hombre y los engañó a todos... excepto, naturalmente, a la única persona de su mismo sexo. Anne reparó en un prisionero muy especial, un muchacho cuya belleza y delicadeza resaltaban por encima del resto. El chico no era lo que aparentaba ser, sino que se trataba de otra mujer llamada Mary Read, que se había enrolado como marinero haciéndose pasar por hombre. Mary se convirtió en compañera inseparable de Anne y del capitán Rackham, los únicos a bordo que conocían cuál era su verdadero sexo. A bordo de un barco lleno de rudos piratas, Anne y Mary se hicieron amigas. Mucho se ha especulado sobre la naturaleza de la relación entre ambas, pero lo cierto es que Calico aceptó a Mary como miembro de su tripulación y los tres navegaron juntos durante un tiempo, saqueando barcos y puertos.

Hay que decir que Mary Read tenía tan mal carácter como su amiga Anne. En una ocasión discutió con uno de los piratas del barco, que le retó a un duelo. Ambos bajaron a tierra, y cuando su rival iba a disparar, Mary se abrió la camisa y le enseñó los senos. El pirata quedó tan desconcertado que fue incapaz de apretar el gatillo, lo que esta aprovechó para liquidarle de un cierto disparo en la cabeza. Ahora, ya todos sabían a bordo que era una mujer. Se dijo incluso que ella, Anne y el capitán Rackham formaban un trío sentimental, aunque este extremo ningún historiador lo confirma.

El 20 de octubre de 1720, las tropas del capitán Barnet, enviadas por el gobernador de Jamaica, capturaron a Calico y su tripulación, aprovechando que estaban todos borrachos después de una descomunal juerga. Sabemos que los piratas fueron ajusticiados, pero que Mary Read y Anne Bonny se salvaron, ya que alegaron estar embarazadas... y la historia les pierde el rastro en este punto. Queremos creer, seducidos por el lado romántico de los personajes, que salieron vivas de aquel trance.

Se dice que Anne presenció la ejecución de su amado Jack Rackham y que, tras verle morir, pronunció las siguientes palabras: «Vivió y luchó como un hombre. No merecía morir como un perro».

En este apartado es curioso recordar que las motivaciones para dedicarse a la piratería han sido muy diferentes y no siempre por dinero, en ocasiones por aventura, romanticismo o venganza, como fue el caso de la joven aristocrática Janne de Belleville, que para vengar a su marido, lord Oliver Clisson, ejecutado en París, vendió todas sus propiedades, armó tres barcos y se dedicó durante varios años a asolar las costas de Francia (Hernández, 1995).

## Mujeres de capitanes

Si nos centramos en épocas pretéritas, como podría ser 1856, era relativamente frecuente, y especialmente en los primeros años de casados, que los



capitanes de los barcos mercantes llevaran a sus esposas a bordo en algunas singladuras. Lógicamente, con tanto tiempo libre a estas mujeres les aburría la cotidiana vida de a bordo; por ello, solían acompañar a sus maridos en los momentos más interesantes, como era el de calcular la situación valiéndose del sextante y el cronómetro. También practicaban el manejo del timón y observaban cómo el marido registraba diariamente los datos de velocidad y situación en el cuaderno de bitácora. No era de extrañar que al



apoyar este tipo de actividad lograran adquirir un buen nivel en las técnicas de navegación y meteorología. Esta circunstancia llegó a salvar barcos y dotaciones del siniestro total. Muchos son los casos, pero en esta ocasión comentaremos el de Mary Patten (Jagielski, B., 1992). El primer oficial resultó ser incompetente, por lo cual se hizo necesario desembarcarlo, quedando el control del buque y los cálculos náuticos en manos de un solo hombre, el capitán. Como se suele decir, las desgracias nunca vienen solas y este es el caso que nos incumbe. Durante la navegación, el capitán Patten enfermó gravemente, incluso quedó ciego, por lo que tuvo que tomar el mando Mary, la única persona que sabía navegar a bordo. En los 50 días siguientes ni siquiera se permitió el lujo de desvestirse, sino que dormía con la ropa, y se dedicó de lleno a conseguir que el barco llegara a su destino.

## Conclusiones

Considero que es justo reconocer la importante labor realizada por algunas de estas mujeres en diferentes barcos, en unos tiempos muy complicados para ellas, desempeñado diferentes funciones, desde la piratería, como soldados de Infantería de Marina, al mando de buques y muchas otras; por ello, desde estas humildes líneas quiero difundir esa importante labor.

BIBLIOGRAFÍA

- BOSCH BARRETT, M. (1943): *Doña Isabel Barreto. Adelantada de las Islas Salomón*. Barcelona. Juventud.
- BURGUERA NADAL, I. L. (2014): «Isabel Barreto. Almirante de la Armada Española, entre la ficción y la realidad». REVISTA GENERAL DE MARINA, núm. 621.
- CORDIMGGLY, D. (2003): *Mujeres en el mar*. Barcelona. Edhasa.
- FREMONT-BARNES, G. (2005): *Nelson's Sailors*. Cardiff. Osprey.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I. (2005): «La vida a bordo en la época de Trafalgar». REVISTA GENERAL DE MARINA, núm. 196.
- HERNÁNDEZ, J. (1995.): *Piratas y Corsarios*. Madrid. Temas de Hoy.
- HUGH, F. R. (1972): *La Edad de Oro de la Piratería*. Madrid. Doncel.
- JAGIELSKI, B. (1992): *Mary Patten: Heroine of the High Seas*. Sea Classic.
- MARTÍNEZ-HIDALGO, J. M. (1957): *Enciclopedia General de Marina*. Madrid. Garriga.
- O'BRIAN, P. (2004): *Hombres de mar y guerra*. Barcelona. Edhasa.
- PARENTE RODRÍGUEZ, G. (2010): «Una mujer en la Infantería de Marina del XVIII». *Revista Española de Defensa*, 57.
- PILLET, M. (1928): *La Inglaterra vista en Londres y sus provincias*. Zaragoza. Imprenta de Luis Cueto.
- POPE, D. (1999): *England Expects*. London.