



**Trabajadores de la zozobra. Gente del mar entre la muerte y la libertad, 1690-1720**

Santiago Quintero Ángel

Artículo de investigación presentado para optar al título de Historiador

Asesor

Juan Sebastián Gómez Gonzáles, Doctor (PhD) en Estudios Latinoamericanos

Universidad de Antioquia

Facultad de Ciencias Sociales y Humanas

Historia

Medellín, Antioquia, Colombia

2024

|   |  |
|---|--|
| <b>Cita numérica</b>                    | 1  |
| <b>Cita nota al pie</b>                 | <sup>1</sup> Santiago Quintero Ángel, “Trabajadores de la zozobra. Gente del mar entre la muerte y la libertad, 1690-1720” (Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2024). |
| <b>Fuentes primarias / Bibliografía</b> | Quintero Ángel, Santiago. “Trabajadores de la zozobra. Gente del mar entre la muerte y la libertad, 1690-1720”. Trabajo de grado profesional, Universidad de Antioquia, 2024.              |

**Estilo:** Chicago 17 (2017) y adaptación de Trashumante. Revista Americana de Historia Social UdeA.



Grupo de Investigación Historia Social.



CRAI María Teresa Uribe (Facultad de Ciencias Sociales y Humanas)

**Repositorio Institucional:** <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

## Resumen

Durante los conflictos finiseculares del siglo XVII y de las primeras décadas del siglo XVIII, se manifestó de manera estruendosa la reconfiguración de la hegemonía imperial a través de los océanos. En las aguas y los tribunales se luchó por el dominio jurídico-económico sobre el mundo, el capitalismo mercantil era todo un proyecto político para las diferentes potencias europeas, imposible sin el sometimiento y el control de la gente del mar. El objetivo de este artículo es analizar el surgimiento del liberalismo dentro del trabajo marítimo, como expresión de rebelión propiciada por el oficio, la marginación y la obligada pluralidad.

**Palabras clave:** redes oceánicas, capitalismo, marineros, liberalismo, piratería.

### **Abstract**

During the fin-de-siecle conflicts of the seventeenth century and the first decades of the eighteenth century, the reconfiguration of imperial hegemony across the oceans was thunderous. On the waters and in the courts, the struggle for legal-economic dominion over the world was fought; mercantile capitalism was a political project for the different European powers, impossible without the subjugation and control of the seafaring workers. This article aims to analyze the emergence of liberalism within maritime labor as an expression of rebellion propitiated by profession, marginalization and forced plurality

**Keywords:** oceanic networks, capitalism, seafarers, liberalism, piracy.

### Introducción: en aguas profundas

*«and I myself have seen in France during the last peace several of these English renegado's, who having deserted from our Men-of-war and Merchant-men in West India voyages, there joined themselves to the other ruffians and vagabonds of all nations»*

Alexander Justice, *A General Treatise of the Dominion of the Sea. And a Compleat Body of the Sea-Laws*

Entre 1690 y 1720 distintas latitudes de altamar fueron sometidas a una tormenta geopolítica: el desgarrar de la madera, los ruidos de armas, de acero contra acero, de hierro golpeando las carnes, y todo el olor a sangre que rodeó las reestructuraciones imperiales. La lucha por la hegemonía resonó en los viajes transoceánicos; la Guerra de la Liga de Augsburgo (1688-1697), la Guerra del rey Guillermo (1689-1697), la Guerra de Sucesión española (1701-1714) y la Guerra de la Cuádruple Alianza (1717-1720). Cuando los reinos ibéricos cedieron terreno ante la crisis arraigada a partir de 1640, el capitalismo comercial de otras naciones encontró lugar en varios rincones del planeta por medio de la violencia. El negocio de la guerra se nutrió de cientos de marinos para poder solventar el transporte y el movimiento de la tecnología para la agresión, haciendo que cientos de piratas pasaran a engrosar las filas de las beligerantes monarquías, ahora en calidad de corsarios. Al finalizar cada episodio bélico solo quedaba un rastro de muerte y desempleo para los trabajadores asalariados del mar, un proletariado marítimo usualmente multinacional. Tras la Guerra de Sucesión española, por ejemplo, miles de marinos fueron expulsados del sistema mercantil, ocasionando la proliferación de rebeliones y de pillajes: la necesidad empujó a la contradicción, los bajos salarios a la criminalidad.<sup>1</sup>

Los conflictos de las dos primeras décadas del siglo XVIII, lejos de fomentar un espíritu nacional dentro de la piratería, agudizó sus sentimientos antigubernamentales y la desafección por los reinos, las burguesías mercantiles y el comercio.<sup>2</sup> No es raro que las grandes campañas de exterminio de piratas estuvieran a la par de las grandes crisis del trabajo marítimo, ya que la piratería era un ejercicio transversal al sistema mercantil, así como una de sus consecuencias. El

---

<sup>1</sup> Marcus Rediker, *Villains of All Nation. Atlantic pirates in the Golden Age* (Boston: Beacon Press, 2004) 23.

<sup>2</sup> Kris Lane, *Pillaging the Empire. Global Piracy on the High Seas, 1500-1750* (New York/London: Routledge, 2016) 183.

pillaje, que inicialmente fue una avanzada para algunas monarquías dentro del mundo ultramarino y que había sido una alternativa económica para algunas colonias en la primera mitad del siglo XVII,<sup>3</sup> se volvió inadmisibile con la regularización del sistema mercantil y la normalización de las rutas comerciales. Las legislaciones de principios del siglo XVIII, mostraron cómo los marinos y sus afecciones políticas se constituyeron en una de las principales amenazas para la consolidación de los imperios. En las siguientes páginas se tratarán de analizar las expresiones sociales de la gente del mar, los piratas o los llamados *vagabundos de todas las naciones*, como formas de resistencia organizada, atravesadas por ideas y experiencias de independencia, libertad, apropiación violenta del derecho al mercado de bienes y servicios, como un ataque directo al capitalismo monopolista de las monarquías y las compañías establecidas para la hegemonía comercial en ambas Indias.

### 1. Domesticar “monstruos” marinos

« *He was never acquainted with much civility; the sea hath taught him other rhetoric [...] He has been so long acquainted with surge of the sea, as too long a calm disturbs him. He cannot speak low, the sea talks so loud*»

—Richard Brathwait, en Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860. A Social Survey.*

A lo largo de la Modernidad los océanos supusieron una problemática latente para los imperios. Sus dinámicas inestables se agravaron en el comportamiento itinerante de las aguas y del clima intempestivo. El mar no poseía un dominio ni unas relaciones de poder continuas más allá de algunos sitios. Como frontera, era un lugar de tránsito, de inmensa porosidad, que guardaba frente a la naturaleza y los enemigos una posibilidad e incertidumbre enorme. La lógica legal, cuando las diferencias religiosas evitaban los acuerdos, se convirtió en el lenguaje a través del cual las monarquías europeas construyeron su legitimidad en las fronteras ultramarinas.<sup>4</sup> Al despuntar el siglo XVII Hugo Grotius, en nombre de la Compañía Neerlandesa de las Indias Orientales (VOC), cuestionó el *Mare Clausum* como monopolio comercial de las monarquías ibéricas, como

<sup>3</sup> Mark G. Hanna, *Pirates Nest and Rise of the British Empire, 1570-1740* (Virginia: University of North Carolina Press, 2015) 425.

<sup>4</sup> Tamar Herzog, *A Short History of European Law. The Last Two and a Half Millennia* (Massachusetts/London: Harvard University Press, 2018) 159.

una atribución imperial que desconocía la *Ley de gentes* y la *Ley natural*.<sup>5</sup> Grotius contrargumentó con otra propuesta filosóficamente fundada en principios distintos, el *Mare Liberum*, un concepto que provenía de la jurisprudencia romana y que abogaba por el entendimiento del mar como una entidad libre y común a todos: “El mar parece resistirse a la posesión como una bestia salvaje que no puede permanecer en propiedad de su captor, una vez que ha recuperado su libertad natural”.<sup>6</sup> La mayoría de reinos protestantes se valdrían de *la ley de las naciones* y de los postulados de Grotius para romper el sustento moral, al menos en un principio, de quienes osaban acaparar las posibilidades marítimas.

El entendimiento jurídico y conceptualización del océano bajo estas premisas atravesó no solo el espacio, también las poblaciones vinculadas a él. Los marinos eran una mano de obra enérgicamente marginalizada, considerados “bestias” revoltosas, individuos que debían de ser doblegados cuidándose de su tendencia voluble, y de ser insumisos, se alentó su supresión. Comparando el auge y la caída de la piratería con las fórmulas jurídicas de mar abierto y mar cerrado concebidas por Grotius,<sup>7</sup> se puede evidenciar que los reinos protestantes, y habitualmente antagónicos a España y Portugal, no solo se abstuvieron de intervenir el pillaje a lo largo del siglo XVI y la primera mitad del XVII, sino que tendieron alentarlos,<sup>8</sup> mientras este siguiera los proyectos de monarquías y compañías de Indias. Más tarde, con la regularización de la actividad mercantil y las grandes persecuciones, la piratería decayó. El mar se fue cerrando para quienes estaban por fuera de los intereses de los imperios.<sup>9</sup>

La ley demostró que el mar se contemplaba como un entorno de diversas relaciones que debían de ser contenidas, así como en los puertos, dentro y fuera de los barcos. Notable en la agudización de las convenciones de exterminio o *guerra justa* sobre piratas y rebeldes, en el trato al trabajo marítimo y la implantación de las cortes de vicealmirantazgo en este periodo, para juzgar todo tipo de asuntos relacionados con el mar lejos de la metrópolis imperial.<sup>10</sup> En 1695, el capitán John Perry, ingeniero de la Royal Navy, señaló que los trabajadores marítimos estaban sujetos a

---

<sup>5</sup> Hugo Grotius, *The Free Sea* (Indianapolis: Liberty Fund, 2004) 80-82.

<sup>6</sup> Hugo Grotius, *Commentary on the law of prize and booty* (Indianapolis: Liberty Fund, 2006) 321.

<sup>7</sup> Amedeo Policante, *The Pirate Myth. Genealogies of an Imperial Concept* (New York: Routledge, 2015) 90.

<sup>8</sup> Marcus Rediker y Peter Linebaugh, *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico* (Barcelona: Crítica, 2005) 201.

<sup>9</sup> Rediker, *Villains* 24-26.

<sup>10</sup> Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-Maritime World, 1700-1750* (Cambridge: Cambridge University Press, 2010) 312.

reclutamientos, se llevaba registro de la mano de obra disponible, las citaciones llegaban al lugar de residencia y eran obligatorias. Si los hombres no respondían al llamado debían trabajar 6 meses sin sueldo o sufrir prisión, la pena mínima por no concurrir era de un mes.<sup>11</sup> El almirantazgo recababa manos allí donde pudiera encontrarlas: “para reclutar [...] como máximo quinientos marineros [comprendiendo] boteros, barqueros, aguadores y pescadores [...] deben ser de cuerpos aptos, y tener entre [...] dieciocho y cincuenta años de edad etcétera. Envíenlos al [puerto] de Yarmouth”<sup>12</sup>

Los marinos eran trabajadores asalariados, pero se mantenían en una delgada línea, más allegada a la servidumbre; la violencia, la disciplina y el terror eran la rutina en cubierta, los estados navales se preocuparon por mantener una fuerza laboral, mal pagada y eficiente a través de la coerción. A finales del siglo XVII la demanda de mano de obra marítima estaba en constante alza y,<sup>13</sup> pese a que las leyes de navegación británicas desde 1651 buscaron que las poblaciones en los barcos estuvieran compuestas mayoritariamente por ingleses e irlandeses, con castigos pecuniarios y de captura de mercancías como respuesta al desacato, resultó imposible mantener una demanda mercantil y militar sin recurrir a las tripulaciones multiétnicas: africanos y americanos de ambos hemisferios, británicos, españoles, irlandeses, neerlandeses y portugueses, esto sin contar los esclavos y mestizos que desde todas las latitudes enriquecían esta diversidad que resultó imposible combatir por la fuerza de la necesidad.<sup>14</sup>

Los documentos revelan un gran temor hacia los trabajadores marítimos, junto con una apremiante necesidad de controlarlos a través del Atlántico, buscando regularizar su oficio y su forma de vida, combatir la revuelta, la fuga y el merodeo marítimo, como alternativa ilegal de ejercicio naval. En 1699, en Barbados, los británicos buscaron tener un ejército permanente, disciplinado y bien pagado, que no solo castigara la rebeldía, la desertión y el motín en los marinos, sino que no se contagiara de aquellas disensiones.<sup>15</sup> En las Islas de Sotavento, el gobernador Christopher Codrington trató de limitar la cantidad de trabajadores en contrato de servidumbre

---

<sup>11</sup> John Perry, *A Regulation for Seamen. Wherein a Method is Humbly Proposed* (London: John Whitlock, 1695) 16-17.

<sup>12</sup> Papers of the Rich Family, “Orders and instructions for impressing seaman addressed to Sir Robert Rich by the Commissioners for executing the office of Lord High Admiral”, Suffolk, February 23<sup>rd</sup>, 1693, Folger Shakespeare Library (FSL), Washington D. C., Manuscript, Folger Digital Image Collection, x.d.451 (116), 2r.

<sup>13</sup> Rediker & Linebaugh 177.

<sup>14</sup> Rediker & Linebaugh 178.

<sup>15</sup> Great Britain Public Record Office, *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1699*, Edited by Cecil Headlam (London: Her Majesty's Stationery Office, 1908) 231.



(*Indentured servitude*) que poseía cada plantador, contrato en el que cualquiera marino y viajero podía caer fácilmente, por pago de deudas o pasajes de Indias,<sup>16</sup> y que era un verdadero caldo de cultivo para el pillaje. El gobernador exigió que las personas no se reunieran sin permiso del concejo, vigilar el inventario de armas y municiones, además, controlar el reclutamiento forzado de marinos, buscando desanimar cualquier conato.<sup>17</sup> El orden, el control y la violencia fueron los medios por los cuales el imperio británico intentó contener los impulsos de los marinos, procuró identificar robos, calcular la llegada de fugitivos a la isla y ejercer un celo suficiente para silenciar cualquier murmullo de rebelión.

En el oficio marítimo, el desempleo fue visto como una fuente de piratería y desobediencia, por lo que otras medidas, además de los castigos, fueron ofrecerles recompensas por sus semanas de trabajo en barcos del rey o mercantes,<sup>18</sup> pero esto distaba de ser un premio, los sueldos podían tardar 2 o 3 años en saldarse,<sup>19</sup> se perdían en la corrupción, variaban entre tiempos de paz y de guerra siendo, cuando menos, miserables,<sup>20</sup> todavía había labores de escarmiento repletas de marinos rebeldes e insubordinados donde la mayoría perecía.<sup>21</sup> Los marinos mantuvieron unas tensas relaciones con las jerarquías políticas y comerciales, entre la confrontación y la cooperación mediaron diversos entresijos,<sup>22</sup> siempre al calor de una inminente efervescencia que terminaría por transfigurar las dinámicas del poder dentro del barco, o que llevaría a los hombres al motín o la desertión. La ausencia de la gente del mar de sus puestos era un acto de directa desobediencia: “Si un oficial o un marinero abandona el barco y se oculta; y después es capturado, será entregado a la justicia para que sea castigado: será marcado en la cara con la primera letra del nombre del pueblo al que pertenece”.<sup>23</sup> Pese a ser multiétnicas, las tripulaciones debían jurar lealtad, y si osaban recibir pagos de extranjeros, desertaban o no seguían las órdenes, el castigo podía ser la muerte, esto se informaba en cada barco, para que quien quisiese amotinarse o huir, sintiera la soga en la nuca.<sup>24</sup>

<sup>16</sup> John Esquemeling and Basil Ringrose, *The Buccaneers of America. A true Account of the Most Remarkable Assaults Committed of Late Years Upon the Coast of the West Indies* (New York: Swan Sonnensechein & co, 1893) 50-51.

<sup>17</sup> *Calendar of State Papers* 1699 423.

<sup>18</sup> Perry 3.

<sup>19</sup> Rediker & Linebaugh 177.

<sup>20</sup> Marcus Rediker, *Outlaws of Atlantic. Sailors, Pirates and Motley Crews in the Age of Sail* (Boston: Beacon Press, 2014) 69.

<sup>21</sup> Rediker & Linebaugh 177.

<sup>22</sup> Rediker, *Between* 114.

<sup>23</sup> Alexander Justice, *A General Treatise of the Dominion of the Sea. And a Compleat Body of the Sea-Laws* (London: Thomas Page, Whilliam and Fisher Mount, 1724) 202.

<sup>24</sup> Perry 27.

No es de extrañar que los marinos buscaran subvertir estas imposiciones a través de diferentes métodos violentos o no violentos, pero que implicaban unos cuestionamientos culturales y morales en su relación con la territorialidad, que solo trabajadores con ese nivel de mixtura y movilidad pudo tener. Los marinos amotinados de la galera *The George* en 1724, tomaron el camino de la sangre para revertir las precarias condiciones, el hambre y los malos tratos de los oficiales, luego de asesinarlos huyeron hacia el mediterráneo como piratas.<sup>25</sup> Tras su captura fueron juzgados y condenados, se les colgó sobre los muelles de ejecución de Greenwich y Blackwall sobre el Támesis, como efigies de muerte y tortura, vindictas para quien eligiera caminos semejantes.<sup>26</sup> Miles de marineros que debían pasar por este afluente todos los días veían los cadáveres tambaleantes en sus riveras como una admonición de las pretensiones imperiales.<sup>27</sup>

Ante los rumores de guerra, en las primeras décadas del siglo XVIII, a Gran Bretaña le preocupó mantener la cohesión en el servicio naval, para ello implantó convoyes que fueran en la ruta transatlántica, y que se aseguraran de que todos los hombres mantuvieran sus puestos.<sup>28</sup> Las tripulaciones, además de sus diversos orígenes, poseían una gran movilidad de barco en barco; podían pasar de un buque de guerra a uno mercante y luego a uno corsario o pirata. Esto, dado a que las estructuras del oficio eran prácticamente las mismas en cualquier tipo de embarcación,<sup>29</sup> constituía otra motivación para que los marinos transitasen un constante desarraigo. El mismo capitán Perry, un entusiasta de la servidumbre de los marinos, era consciente de ello: “¿cómo pueden los marinos estar tranquilos y contentos de servir al rey? ¿no estudiarán e intentarán todos los medios para abandonar o evadir el servicio? ¿o no tomarán todas las oportunidades de desertar? A pesar que la ruina de su familia, su salario y su vida estén en juego”.<sup>30</sup>

De nuevo en Barbados se prohibió que los comerciantes “seduzcan” a los trabajadores de la marina real imponiéndoles regímenes de contratación, se prohibió, además, que a los marinos se les pagara en puertos para evitar la desertión, buscando que con la oficialidad y el aparataje legal fueran trabajadores serviles.<sup>31</sup> Tanto las legislaciones como las opiniones y las problemáticas que

---

<sup>25</sup> Daniel Defoe, *An account of the conduct and proceedings of the late John Gow alias Smith, captain of the late Pirates executed for Murther and Piracy* (London: John Applebee, 1725) 1.

<sup>26</sup> Defoe 61-62.

<sup>27</sup> Policante 90.

<sup>28</sup> Great Britain Public Record Office, *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1702*, Edited by Cecil Headlam (London: Her Majesty's Stationery Office, 1912) 354.

<sup>29</sup> Rediker, *Between* 87.

<sup>30</sup> Perry 7.

<sup>31</sup> *Calendar of State Papers* 1702 62.

los funcionarios coloniales esbozaron sobre ellos son una muestra de una constante intención de esquematizarlos, apresarlos, segregarlos en los barcos e incluso obligarlos al silencio: “Ninguna persona en la flota pronunciará palabras sediciosas o amotinadas”,<sup>32</sup> renegar de las condiciones de vida dentro del navío se tomaba como rebelión.<sup>33</sup> En algunos casos se azuzó a perseguir marineros fugitivos, se llamó a restringir su movilidad, controlar sus negocios, someter a naufragos rescatados y desembarcados sin empleo a servir obligatoriamente en los navíos oficiales de la monarquía,<sup>34</sup> todo con el objetivo de mantener las “bestias de carga” del Atlántico en la docilidad y con los cuchillos enfundados.

Las legislaciones ibéricas muestran a profundidad la agudeza de la situación en el trabajo asalariado del mar y la necesidad de domeñarlo. En las *Leyes de Indias* se hablaba de su tendencia a no someterse: “se resisten a nuestras justicias con desacato y palabras feas y hacen otros muchos excesos e insolencias dignas de gran castigo”.<sup>35</sup> La jurisprudencia sometió a la justicia ordinaria el castigo de marinos inobedientes, que superaran o quebrantaran la determinación del bando abordo.<sup>36</sup> Para aislar, identificar e individualizar la gente del mar, la Casa de Contratación debía enviar las señas de edad y filiación de cada marino al Consejo de Indias,<sup>37</sup> el cual configuró formas de sometimiento, a partir de la segregación. Los desertores del sistema naval español no estaban ni siquiera a salvo en las iglesias: “Mandamos, que [...] marineros y artilleros, que se retraxeren en iglesias, conventos, o lugares sagrados, por quedarse en las Indias, puedan ser sacados de ellos, y entregados a los cabos de Baxeles”<sup>38</sup> Igualmente se mostraron recelosos del origen de las tripulaciones, rechazaron los extranjeros, gente “sospechosa” o rebelde, pidieron que no se relevara a los oficiales y que se llevaran a puerto español todos los marinos recogidos en los naufragios para evitar fugas. Debían asegurarse de que las tripulaciones foráneas de navíos esclavistas salieran de los puertos,<sup>39</sup> la pretensión, nuevamente es regular, ordenar e intentar separar los marinos de su

---

<sup>32</sup> Justice 85.

<sup>33</sup> Gerard Malynes, *Consuetudo, vel, Lex Mercatoria: or the Ancient Law-Merchant* (London: Printed for T. Basset, 1686) 127.

<sup>34</sup> *Calendar of State Papers* 1702 332.

<sup>35</sup> Consejo de Indias, *Recopilación de leyes de los reinos de indias*, T. I (Madrid: Universidad Complutense, 1998) 609.

<sup>36</sup> Consejo de Indias, *Recopilación de leyes de los reinos de indias*, T. III (Madrid: Universidad Complutense, 1998) 161.

<sup>37</sup> *Recopilación de leyes*, T. III, 258.

<sup>38</sup> *Recopilación de leyes*, T. I, 35.

<sup>39</sup> *Recopilación de leyes*, T. III, 143.

---

diversidad social. En 1616 las instancias admitieron marineros de levante por la urgencia de manos en las flotas, pero siguieron rechazando otros extranjeros.<sup>40</sup> Todas las naves en ruta a las Indias Occidentales sufrían grandes pérdidas de hombres, era inminente que la escasez de mano de obra provocara subidas de salarios y la necesidad de flexibilizar en la realidad lo que se requería en el papel.<sup>41</sup>

Los marinos fueron imprescindibles para la construcción de los imperios, eran el eslabón principal en la implementación del capitalismo mercantil, a la vez que eran considerados sujetos amenazantes para la idiosincrasia política y cultural de la esfera social europea. Los hombres del océano eran peligrosos porque dentro de sus horizontes culturales cabían formas de igualitarismo, cooperación, reciprocidad y mutualismo, una ética relacionada con su oficio y sus condiciones de vida; la falta de posesiones, la movilidad y el desarraigo les daba la condición de nómadas.<sup>42</sup> El trabajo asalariado del océano durante los siglos XVII y la primera mitad del XVIII fue, más que nada, un nido de rebeldes: el que vive fuera de la sociedad siempre fue, es y será, en cierto sentido, un monstruo para ley.

---

<sup>40</sup> *Recopilación de leyes*, T. III, 304.

<sup>41</sup> Rediker, *Between* 104.

<sup>42</sup> Rediker, *Between* 248.

## 2. Acuchillar la autoridad

*«If I had lain on board that night they had resolved to murder me with one of my own bayonets, which was called the Silent Instrument»*

Nicholas Webb, *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1699*,

El capitán Nicholas Webb en un golpe de suerte evitó por poco los filos de la insurrección atravesando sus entrañas, al recalar en un puerto próximo a Newcastle en la Bahía de Delaware, la tripulación enfiló su ira en la oscuridad de la noche tomando el barco. Para Webb, la falta de un ejército permanente en puertos y rutas provocó un desgobierno impregnado de rebelión y pillaje, que inducía a los marinos a probar el filo de sus cuchillos en la carne de sus propios oficiales.<sup>43</sup> El sistema mercantil había forjado, con base en la violencia, un grupo de trabajadores precarizados e impredecibles que, como su hábitat, poseía una tendencia hostil a los intereses de los dueños de la riqueza. Esas mismas condiciones adversas habían conseguido fundir en la cultura naval la rabia, la rebeldía, el motín y la deserción como una respuesta a ese entorno de vida carente de todo, menos de intimidación.<sup>44</sup> Los designios imperiales imponían labores suicidas, que los marinos debían aceptar de buena gana, limpiando la sangre de los latigazos y mostrando sumisión ante las horcas en las que se mecían los cadáveres de sus compañeros.

Los marinos de una u otra forma eran parias que habitaban ese ambiente impredecible que atemorizaba a la gente de las metrópolis, pertenecían además, a los sustratos más bajos de la sociedad y como los demás pobres, eran entendidos como sujetos amenazantes para el orden social.<sup>45</sup> En el Antiguo Régimen todo lo que proyectó halos de nomadismo o desenvolvimientos desarraigados fue rechazado, perseguido, y sometido a diferentes procesos de proscripción, para las culturas afianzadas en la propiedad de la tierra, vivir en movimiento y sin afecto a un monarca era digno de un bestiarío: “la infamia estaba asociada a ciertos pueblos: [...] los nómadas, porque

<sup>43</sup> *Calendar of State Papers 1699* 298-299.

<sup>44</sup> Alain Cabantous, *Les mutins de la mer. Rébellions maritimes et portuaires en Europe occidentale XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles* (Paris: Les Éditions du Cerf, 2022) 11.

<sup>45</sup> Bronislaw Geremek, *Os filhos de Caim. Vagabundos e miseráveis na literatura européia 1400-1700* (Sao Pablo: Companhia das Letras, 1995) 9-10

llevaban un modo de vida sin ley y asocial”.<sup>46</sup> Las clases populares crearon desde esta marginalidad tácticas de resistencia que eran transversales a todo espacio de exclusión, y que encontraban más fuerza en las fronteras, las formas de organización que surgían ante las crisis sociopolíticas eran una respuesta espontánea a las circunstancias y no necesitaban modelos preestablecidos,<sup>47</sup> por eso el motín no fue una prerrogativa del plano marítimo, pero sí del desenvolvimiento insurreccional de los desheredados. Para los sectores marginalizados, cuya única propiedad era su fuerza de trabajo, el motín fue un concertado método de rebelión que no siempre trató de decapitar la autoridad de forma directa; en el fondo buscó también transformar las relaciones de poder, mejorar las condiciones de vida y “soltar” algunas de las ataduras de las jerarquías más anquilosadas.

El motín era un acto individual o colectivo de deliberada insubordinación, un gesto de desobediencia, que hacía uso de la violencia según su contexto.<sup>48</sup> Al fracturarse la calma, las armas, elementos de posibilidad y transformación social, no se encontraban a la libre disposición de los marinos, estaban resguardadas en las cámaras reforzadas de los castillos de popa y proa,<sup>49</sup> por lo que toda herramienta de trabajo se convirtió en un instrumento de muerte, en un objeto punzante o contundente.<sup>50</sup> Rebelarse en altamar era mucho más peligroso, gobernaba más la incertidumbre y no había escapatoria alguna.<sup>51</sup> Sus causas provenían comúnmente de la acumulación de varias problemáticas y fatigas; malos tratos, una fuerte carga laboral, hambre o alimentos en mal estado.<sup>52</sup> William Dampier, marino, corsario y pirata que circunnavegó el globo en tres ocasiones, consignó que uno de los elementos que más envalentonó a los *privateers* al motín fue el hambre. Por ello propuso educar a los marinos en sistemas alimentarios de carestía, acordes a las circunstancias de los viajes oceánicos. Para Dampier, crear gusto por las aves marinas y las focas lograba evitar estómagos vacíos y marinos llenos de rabia.<sup>53</sup> Su percepción es adecuada si se piensa en el empuje que ocupó el hambre en los motines de subsistencia a lo largo del siglo XVIII,<sup>54</sup> la comida siempre

---

<sup>46</sup> Hugo Grotius, *Commentary* 368.

<sup>47</sup> Geremek 159.

<sup>48</sup> Cabantous 14.

<sup>49</sup> Mike Dash, *Batavia's Graveyard* (New York: Crown Publishers, 2002) 115.

<sup>50</sup> Rediker, *Between* 237.

<sup>51</sup> Cabantous 134.

<sup>52</sup> Cabantous 188-189.

<sup>53</sup> William Dampier, *A New Voyage Round the World* (London: Penguin Random House, 2020) 153.

<sup>54</sup> Edward P. Thompson, “La economía «Moral» de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII”, *Tradición, revuelta y consciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial* (Barcelona: Crítica, 1984) 62-63.

ha sido un reactivo político, en el mar, donde la condición de supervivencia era permanente, era la causante, de no pocas contrariedades.

Los motines podían llegar a ser baños de sangre, alcanzando consecuencias irreparables dentro del navío, o actos que se extinguían con un solo hombre meciéndose en el cadalso. Las punitivas de estas aventuras insumisas, representadas en castigos físicos y ejecuciones, siempre buscaron recordar a los marinos la firmeza de la justicia,<sup>55</sup> se les impuso azotes con látigos de 9 colas, ahogamiento por inmersión (*ducking*), guantelete, potro y si el acto revestía gravedad, la pena capital.<sup>56</sup> Estos eran castigos comunes para rebeldes y delincuentes. En las últimas décadas del siglo XVII, el jurista del derecho marítimo Charles Molloy clamaba por la destrucción de los rebeldes, que atacaban no solo los bienes materiales, sino la potestad política del sistema mercantil, pidiendo una coalición internacional para perseguir los revoltosos y poder convertirlos en ejemplos.<sup>57</sup>

Es evidente que la violencia es un correlato de la navegación a vela, la agresión estaba institucionalizada, los marinos la sufrieron en su propia carne antes que nadie, el miedo era el alma del oficio marítimo y también su punto de quiebre. Las tripulaciones multiétnicas fueron empujadas al oficio por una coacción política y económica que los enviaba a la reclusión,<sup>58</sup> esto y la crueldad con la que el sistema mercantil intentó defenderse de las rebeliones, creó un universo cultural “feroz” y una población hambrienta de libertad e independencia.<sup>59</sup> En octubre de 1699, la fragata *Mocha* de la East India Company (EIC) incursionó en el océano Índico. En medio de las singladuras, los tripulantes enfilaron el *instrumento silencioso* contra el capitán Edgecomb, aquella herramienta de las pesadillas del capitán Webb se hizo real en las entrañas del capitán del navío, asesinado mientras dormía. Los oficiales que hicieron de las cubiertas los imperios de la crueldad para los marinos, siempre temieron ser acuchillados por ellos en la oscuridad de la noche. El informe británico alude que, tras el motín, la tripulación se dirigió al Mar Rojo ya fungiendo como

---

<sup>55</sup> Cabantous 242-243.

<sup>56</sup> Charles Molloy, *De Jure Maritimo et Navali: or a Treatise of Affairs Maritime and of Commerce* (London : printed for John Walthoe, 1707) 183. Ver también: Barrister At Law W. J., *The Common and Statute Law of England Concerning Trials in High Treason* (London: John Nutt, 1710) 273.

<sup>57</sup> Molloy 199.

<sup>58</sup> Policante 75.

<sup>59</sup> Cabantous 11.

piratas, logrando saquear cerca de £2'000.000.<sup>60</sup> La muerte de Edgecomb, aparte de liberadora, fue lucrativa.

Acuchillar la autoridad no fue privilegio de los trabajadores asalariados del océano. En la segunda mitad del siglo XVII, cerca al cabo Gracias a Dios, en la subregión septentrional de la Mosquitia, un barco esclavista se tiñó de rojo. Los esclavos, cuya condición de prisioneros era mayor que la del marino corriente dentro del navío,<sup>61</sup> asesinaron sus captores y se hicieron con el gobierno de la embarcación, pero, su desconocimiento de los rudimentos de la navegación les valió un naufragio del que pocos escaparon nadando hacia la costa.<sup>62</sup> En 1648 el navío *Nuestra Señora del Buen Suceso*, fletado de Málaga con 250 soldados para el presidio de Tarragona, sufrió un motín avivado por los padecimientos y la falta de vientos. Entre las 8 y 9 de la mañana mientras repartían las raciones, doce soldados irrumpieron en la cámara de bastimentos en popa y pasaron a cuchillo un capitán: “Thomas Ibáñez y Pedro Granados con dos cuhillos xiferos dieron dos puñaladas al capitán don Pedro Serrano de las cuales cayó mortalmente herido”,<sup>63</sup> apoderados del navío amarraron a marineros y oficiales, luego saquearon todos los enseres y dineros, no sin antes destruir los registros y las ordenes, atacando la representación simbólica de su deber: “en una arca del capitán difunto, hallaron un pliego de papeles cerrado y sellado donde se entiende iban las listas, patentes y suplimientos de capitanes, alférez y sargentos y los arrojaron al mar”;<sup>64</sup> cortaron los amarres, sellaron puertas y escotillas, dejando los marineros y los soldados fieles a las jerarquías atrapados en la bodega, se ganaron con honores el título de rebeldes y desertores.<sup>65</sup>

Soldados, jornaleros, siervos y marinos buscaron escapar por todos los medios de las legislaciones que los encadenaban a una ética del trabajo esclavista, y de los imperios que los condenaban. No escatimaron intentos de huir, lazándose al mar de las maneras más precarias: “he contado sobre los 500 hombres capturados en la bahía de Concepción, por los navíos de Nueva Inglaterra, tratando de huir en barriles para no ser descubiertos”.<sup>66</sup> Ello muestra las cotidianas

---

<sup>60</sup> *Calendar of State Papers* 1699 551.

<sup>61</sup> Rediker, *Between* 50.

<sup>62</sup> Esquemeling & Ringrose 250.

<sup>63</sup> Consejo de Aragón, “Papeles acerca de un motín de los soldados de un navío en Alicante: mataron a un capitán”, Aragón, 1648. Archivo de la Corona de Aragón (ACA), España, Fondo Consejo Supremo de Aragón, Sección Secretarías, Legajos, 0580, n. 036, 4v-r.

<sup>64</sup> Consejo de Aragón 4r.

<sup>65</sup> Consejo de Aragón 4r.

<sup>66</sup> Great Britain Public Record Office, *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1701*, Edited by Cecil Headlam (London: Her Majesty's Stationery Office, 1910) 432.



rebeliones a las que estuvieron sujetos, episodios que escalaron a sucesiones de fugas y levantamientos: las autoridades británicas en Terranova, mientras fomentaron el sistema de servidumbre, se quejaron de las problemáticas que acarreaba, sabiendo que las ilusiones con la que llegaban los marinos se desbaratan en los padecimientos del trabajo, finalmente escogían, según ellos, vidas disolutas y evasiones en el pillaje.<sup>67</sup>

La cultura marítima chocó con la estolidez de las dinámicas sociales de un mundo estamental e impenetrable que impregnaba con su sombra metropolitana el sistema mercantil. Muchos marinos revoltosos calados de ideas liberales fueron forzados a dejar Europa, otros habían abandonado el Viejo Mundo precisamente buscando posibilidades de subsistir en la incertidumbre del océano. Las utopías colectivistas del campesinado, así como las fantasías del pueblo bajo que trató de reducir, destruir o transformar las jornadas laborales, son otros de los rasgos presentes en la cosmovisión de los marinos en la segunda mitad del siglo XVII,<sup>68</sup> eran también los países de *cucaña* que los desheredados trataban de posibilitar con algunas de sus rebeliones, excesos o incursiones en la criminalidad.<sup>69</sup>

Las expresiones de horizontalidad en el pillaje fueron habituales, pero eso no lo inmunizó de inquietudes. La mala dirección en el asalto del navío *Providence* en 1699, provocó un motín que revocó al capitán Hind de su cargo. Los marinos como castigo lo obligaron a descender, junto con 12 de sus partidarios, en las islas Berry, pequeños espacios de tierra inadecuados para la vida humana en Bahamas. A sabiendas de ello, los amotinados entregaron tres pistolas pequeñas y solo una botella de pólvora a sus 13 excompañeros, buscando obligarlos a batirse en el calor de una sed demencial, por el suicidio.<sup>70</sup> Por otro lado, en el asalto al navío *Hopewell*, que a finales del siglo XVII cubría la ruta atlántica hacia América, los piratas animaron la insubordinación, después de saqueado todo el licor y los bastimentos, preguntaron a los marinos si querían rebelarse a su deber para dedicarse al pillaje. Nueve tripulantes del navío se atrevieron a que los imperios los consideraran piratas, los demás se mantuvieron fieles al capitán. Una pequeña cantidad si se piensa en los números de una tripulación normal, pero, elegir el pillaje era un riesgo adicional al que muchos marinos no estarían dispuestos. Al desabordar el navío los piratas lo habían dejado limpio,

---

<sup>67</sup> *Calendar of State Papers* 1701 432.

<sup>68</sup> Rediker, *Between* 108.

<sup>69</sup> Geremek 185.

<sup>70</sup> *Calendar of State Papers* 1699 445.

el capitán del *Hopewell* afirmó: “taponaron todas nuestras armas, y cuando logramos limpiarlas, ya se habían ido, habiéndome dejado con un nuevo estilo de moda, con una sola media y ningún zapato, sin calzones y con una sola camisa”.<sup>71</sup>

La mutabilidad de las condiciones en el mar inspiraba el conflicto, impartía un apetito fantasma que se hallaba entre la sorpresa y el terror, entre el deseo, la culpa y las últimas consecuencias del deber. William Kidd, capitán de la galera *Adventure* de la EIC, fue presuntamente obligado por sus hombres a hacerse pirata. Según los documentos coloniales británicos, Kidd se resistió al alzamiento jugándose la vida, pero el sueño del oro en el Mar Rojo les dio el ímpetu suficiente a los hombres para someterlo.<sup>72</sup> Cuando el motín era tan exitoso, el capitán no solía tener un buen final. Kidd, al parecer, se las arregló para dejarse cautivar. Finalmente, la muerte que le negó la tripulación, la encontró en las horcas, que jamás olvidan los insultos de los de abajo hacia los de arriba, cuestionar el monopolio imperial sobre el océano era una sentencia de muerte, era declararle la guerra al mundo entero.<sup>73</sup> Él y sus hombres fueron encontrados culpables y colgados por traición en Wapping en mayo de 1701. Su sentencia rezaba: “Serán sacados del lugar en el que se encuentran y llevados a aquel lugar del que provienen. Y desde él serán llevados al lugar de su ejecución y serán ahorcados del cuello hasta que mueran”,<sup>74</sup> como muchos otros, pendieron como una fúnebre advertencia sobre el Támesis, por varios días.<sup>75</sup>

Todos aquellos marinos, como muchos otros que se rebelaron contra el deber, fueron considerados piratas. La piratería no es un oficio, es un concepto legal que buscó sustentar formas de exterminio contra individuos “indeseables”, perfilándolos como enemigos de la humanidad,<sup>76</sup> un concepto que, guardando las proporciones temporales, se asemeja al de “terrorista”, tan usado hoy en día. Eso sí, el pillaje guardó una fuerte congruencia con el oficio marítimo,<sup>77</sup> se coció en

<sup>71</sup> *Calendar of State Papers* 1699 520.

<sup>72</sup> *Calendar of State Papers* 1699 216.

<sup>73</sup> David Graeber, *Pirate Enlightenment or the Real Libertalia* (New York: Farrar, Straus and Giroux, 2019) 24.

<sup>74</sup> Admiralty of England, “The Trial of Captain William Kidd, at the Old-Baily, for Murder and Piracy, Upon the High Seas [...] May 8th and 9th, 1701”, *A Complete Collection of State-Trials, and Proceedings Upon High-Treason*, ed. Thomas Salmon & Emlyn Sollom, T. 5 (London: Printed by J. Walthoe, 1730) 338.

<sup>75</sup> François Gall y Jacques Gall, *El filibusterismo* (México D. F: Fondo de Cultura Económica, 2014) 250.

<sup>76</sup> *Hostis humani generis* o *hostis communis omnium*, en palabras del juez del tribunal superior del almirantazgo Leoline Jenkins: “Ellos son ante los ojos de la ley *hostes humani generis*, enemigos no de una nación o de una sola clase de gentes, sino de la humanidad entera”, en: Leoline Jenkins, “Death to All Pirates: The Legal Opinion of Leoline Jenkins (c.1668)”, *Piracy in the Early Modern Era. An Anthology of Sources*, ed. Kris Lane & Arne Bialuschewski (Indianapolis: Hackett Publishing Company, 2019) 4.

<sup>77</sup> Rediker, *Between* 108.

los mismos espacios hostiles como alternativa, como parte de un ejercicio insurreccional. El bandillaje fue posibilidad para quienes miraron con intransigencia el lugar que les dibujó el deber: hambrientos, silenciosos y buenos prisioneros de sus capitanes. Era el lugar para quienes habían trasgredido su relación con la autoridad en tierra, ¿Y qué era un pirata sino un marino que había tomado el pillaje como oficio, la ilegalidad como nación y que vivía al otro lado del motín, donde todos los cuchillos estaban siempre dispuestos?

### 3. “Una prisión con la posibilidad de ahogarse”

*«No man will be a sailor who has  
contrivance enough to get himself into a jail;  
for being in a ship is being in a jail, with the  
chance of being drowned»*

Samuel Johnson, “Sam. Johnson”, *Life of Johnson* by James Boswell

Fray Tomás de la Torre, quien se dirigía a mediados del siglo XVI a la isla de Santo Domingo con fray Bartolomé de las Casas, sintió los hierros de la navegación a vela, padeció su claustrofobia, la esencia de su devenir dudoso y sus privaciones: “el navío es una cárcel muy estrecha y muy fuerte de donde nadie puede huir aunque no lleve grillos ni cadenas y tan cruel que no hace diferencia entre los presos, igualmente los trata y estrecha a todos”.<sup>78</sup> Las troneras de los puentes como atalayas, trataron de defender infructuosamente aquel calabozo de las aguas enmarañadas: “sobre todo es traer siempre la muerte a los ojos y no distar de ella más que el grueso de una tabla pegada a otra con pez”.<sup>79</sup> El encierro y la inmanencia de la muerte componían la rutina de abordó, ¿sí fue así para un pasajero de cierto prestigio, cómo era para la gente atrapada en ese mundo?

Los navíos en el siglo XVII, además de ser la tecnología de punta para la expansión económica europea,<sup>80</sup> fueron artilugios para la contención social de la alteridad, en especial la que ponía en riesgo lo consuetudinario de la dominación. En las cubiertas, la muerte y la crueldad

<sup>78</sup> Fray Tomás de la Torre, “Relación de los PP. Dominicanos. De lo que pasó a los religiosos desde que se embarcaron hasta que llegaron a la isla de la Gomera. Año 1544”, *Relaciones históricas de Santo Domingo*, ed. Emilio Rodríguez Demorizi, T. 1 (Trujillo: Editora Montalvo, 1942) 98.

<sup>79</sup> de la Torre 98.

<sup>80</sup> Rediker, *Villains* 28.

negociaban un contexto social inestable, que las horcas trataron de obligar a pender bajo control, era el terror lo que hacía funcional la comunidad penal del océano. En ese proyecto de proscripción, el lugar de los marinos era ser las bestias de tiro de los deseos imperiales, para satisfacerlos; movieron las mercancías, las tecnologías para la violencia, y a esos otros parias: los soldados. Los barcos eran también herramientas para propagar el poder, el régimen civilizatorio del Estado y la moral jurídico-económica del sistema mercantil. La exclusión tenía unas razones profundamente políticas, debía mantener la cohesión de la mano de obra en un trabajo mortal y sin ningún prestigio. La expulsión de los sujetos peligrosos se matizaba con el movimiento forzoso de mano de obra hacia donde los intereses hegemónicos la necesitaban.

Los barcos eran lugares de aislamiento para los marginalizados de todas las naciones,<sup>81</sup> aquellas jaulas convivían con un habitual exilio, cerrándose sobre sí entre sus propios límites. El objetivo de sus arquitecturas fue la represión de los cuerpos, la función de las estructuras entre sus puentes, era la división de soldados, marinos y oficiales.<sup>82</sup> Contradictoriamente mientras obligaron a vivir a los marinos en las antípodas la sociedad, consideraron su distanciamiento político y cultural como una consecuencia de sus constituciones físico-morales despreciables.<sup>83</sup> Desde finales del siglo XVI en Francia, las embarcaciones se tenían por lugares de perversión y el océano un origen de patologías morales; vivir en lo incierto, guiarse por los astros, el hermetismo de los saberes y finalmente el entorno homoerótico, se creyeron elementos que distanciaron a los marineros de Dios y de su patria.<sup>84</sup> El *Concejo de Comercio y Plantaciones* británico, en las postrimerías del siglo XVII, constantemente emitió conceptos que parecían intentar combatir enfermedades morales, el cenit de la perversión se encontraba en los marinos rebeldes, la independencia era una señal de patologías: “seducen y atraen a muchos marineros a dejar sus honestos empleos [...] tripulando sus barcos con los hombres que tanto corrompen [...] y la corrupción ya extendida y todavía propagándose por este medio entre nuestra gente del mar resultará demasiado universal”.<sup>85</sup>

---

<sup>81</sup> Policante 68.

<sup>82</sup> Dash 87.

<sup>83</sup> Richard Brathwait, cited by Christopher Lloyd, *The British Seaman, 1200-1860. A Social Survey* (New Jersey: Fairleigh Dickinson University Press, 1970) 73-74.

<sup>84</sup> Michel Foucault, *Historia de la locura en la época clásica*, T. I (México D. F: Fondo de Cultura Económica, 2015) 17.

<sup>85</sup> *Calendar of State Papers* 1699 514.

Los Estados que no tuvieron acceso a grandes cantidades de poblaciones indígenas acudieron a la proscripción para suplir la creciente demanda de mano obra en las colonias,<sup>86</sup> por eso los españoles acusaban a los franceses en Santo Domingo de llenar sus barcos con la hez de la tierra; los pobres, los vagabundos e incluso los forzados de las galeras.<sup>87</sup> En la América hispánica, donde las necesidades de mano de obra fueron menos apremiantes, se miró con mayor prejuicio: “no apruebo para un todo los vagabundos, y delincuentes, medio de que otras Naciones se han valido; porque semejante sangre es difícil que para la defensa se propague generosos espíritus”.<sup>88</sup> Tanto en los espacios como en los sujetos lo diferente ha sido el preámbulo de lo excluido,<sup>89</sup> la diferenciación ejecutada en los márgenes partía de la disidencia y de la capitalización de los sujetos considerados prescindibles, de este contexto emanaba el trabajo marítimo, era allí donde nacía su fuerza laboral.

La gente del mar no tuvo certezas sobre el lugar al que se dirigían, solo una vaga noción de destino y de las reglas de la navegación, ya que habían sido desterrados muchos de ellos desde niños, carecían de apego o lealtad a reino alguno. Otros con certeza ignoraban el lugar del que provenían, solo tenían verdad y patria en el viaje, su propiedad era el acto, no el espacio.<sup>90</sup> En 1700, en Massachussets, Wood y Gilliam, dos marinos rebeldes de la tripulación del capitán Kidd que habían aceptado una amnistía, no lograron lavar la mácula de su condición: “no se debe permitir que hombres como ellos vivan cerca de la costa ni se les permita comerciar para que no se conviertan en mediadores de piratas más jóvenes”.<sup>91</sup> Las autoridades inglesas los querían lejos del mar, por temor a las relaciones humanas que este fomentaba, no perdieron su condición precaria; abandonaron el trabajo, desolaron sus pasos rebeldes, pero no dejaron de ser considerados pobres, ociosos o corruptos, no perdieron su carácter de exclusión, solo se consideró que lejos del océano el riesgo sería menor.

---

<sup>86</sup> John H. Elliot, *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América, 1492-1830* (Barcelona: Penguin Random House, 2017) 132.

<sup>87</sup> Fernando Araujo y Rivera, “Descripción de la isla Española, o de Santo Domingo [1699]”, *Relaciones históricas de Santo Domingo*, ed. Emilio Rodríguez Demorizi, T. 1 (Trujillo: Editora Montalvo, 1942) 311.

<sup>88</sup> Fernando Joseph de Haro y Monterroso “Medios propuestos por D. Fernando Joseph de Haro Monterroso para poblar sin costo alguno de la Real hacienda la isla de Santo Domingo [1699]” *Relaciones históricas de Santo Domingo*, ed. Emilio Rodríguez Demorizi, T. 1 (Trujillo: Editora Montalvo, 1942) 357.

<sup>89</sup> Henri Lefebvre, *La producción del espacio* (Madrid: Capitán Swing, 2013) 405.

<sup>90</sup> Foucault, *Historia de la locura* 17.

<sup>91</sup> Great Britain Public Record Office, *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1700*, Edited by Cecil Headlam (London: Her Majesty's Stationery Office, 1910) 210.

Los barcos fueron llamados *Wooden World* en la Gran Bretaña del siglo XVIII, porque cada uno era único, con sus propias costumbres, violencias y formas de vida.<sup>92</sup> Era un cosmos fragmentado y difuso que se desprendía del mundo sólido, siendo en muchas ocasiones su contradicción. Por ello no siempre logró ser una extensión eficiente de las compañías mercantiles, o una célula de las políticas nacionales de cada reino, banderas de diversas instituciones ondearon en sus mástiles pero su carácter se mantuvo ambiguo al entrar en las aguas profundas.<sup>93</sup> En 1699, un escuadrón de navíos de guerra se aprestó en Inglaterra para cazar la rebelión en el océano Indico, para liderarlo se nombró al capitán Warren, tras los agasajos por el nuevo cargo vinieron las reconveniones: “si no tiene cuidado escogiendo sus hombres correrá el riesgo de ser destruido y sus hombres escapando con los barcos del rey y volviéndose piratas”. Altamar hacía dudosas las jerarquías y exponía a los hombres, tanto a una posible muerte como a una posible libertad, ambas podían verse como una salida a un sistema laboral carcelario.

Al mismo tiempo que la normalización empujó a la marginalidad, también alimentó las exterioridades y las resistencias.<sup>94</sup> Por eso la navegación a vela llevó dentro de sí la coyuntura que daba mayor plasticidad al mundo rígido de la norma, los barcos eran la arquitectura del anhelo, dentro de las bodegas de su errancia se solidificaron precoces utopías, por esto era el espacio contraconductual por excelencia de la Modernidad Temprana.<sup>95</sup> Sus circunstancias llevaban las relaciones de poder a la máxima anomía, muchos marinos aguardaron como el *teredo navalis*, atracados en la madera de los navíos, trabajando con la posibilidad de hacer crujir en cualquier momento lo cotidiano.

Los procesos de expulsión de las otredades amenazantes a las fronteras, crearon nuevos órdenes llenos de incongruencias frente al paradigma cultural, en esa ambivalencia de las normas sociales, las ideas de libertad y de orden se distorsionaron,<sup>96</sup> por ello el océano era un medio políticamente confuso, lleno de flexibilidad e inquietud, en el que los hombres aprendieron a vivir de cuenta de sus posibilidades transgrediendo el orden y la ley. Los necesitados, “ociosos” y “desviados” alimentaron con sus cuerpos las prisiones flotantes del sistema mercantil. Los barcos

---

<sup>92</sup> N.A.M. Rodger, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy* (London: Collins, 1986) 13-14.

<sup>93</sup> Rediker, *Between* 161.

<sup>94</sup> Lefebvre 405.

<sup>95</sup> Michel Foucault, “Topologías”, *Fractal* 13.48 (2008): 48-49.

<sup>96</sup> Kevin Hetherington, *The Badlands of Modernity. Heterotopia and Social Ordering* (London: Routledge, 2003) 12-13.

como heterotopías, crearon un tipo de sujeto que en su desarraigo adquirió una tez rebelde. Los marinos se desembarazaron poco a poco de las costumbres, que justificaban el derecho a la miseria y al enquistamiento de la condición social, fueron garantes de una cultura que señaló el descarrío como una patria y la oportunidad como una diosa. En los espacios liminales la alteridad floreció y entabló un conflicto frente a frente con la marginación,<sup>97</sup> el destierro avivó las trasgresiones que rompieron los límites del espacio territorializado por las hegemonías,<sup>98</sup> por ello los navíos en la Modernidad no fueron solo prisiones sino también lugares de fuga.

### **Conclusión: Océanos, la zozobra como libertad**

*“I may well say, that their wickedness has been as boundless and as merciless as the element upon which their crimes have committed; nor is there any part of the world that hath not been sensible of their rage and barbarity”*

Admiralty of England, “The Trial of Joseph Dawson [...] for Felony and Piracy, Octob. 19. 1696”, *A Complete Collection of State-Trials, and Proceedings Upon High-Treason*, ed. Thomas Salmon & Emllyn, Sollom.

El océano se erigió como un reino en crisis, como un lugar de extrañamiento que transmutaba la rigidez en ligereza, la precariedad en fortuna. Todo riesgo era también una oportunidad de acceder a la abundancia de las rutas por las que viajaban las mercancías. El mar delataba la fragilidad que reinaba el orden del mundo, la espontaneidad reemplazó la inamovilidad que regía las ciudades, en altamar la jerarquía se disolvía en eventualidad, oportunidad y determinación. Las potencias mercantiles fueron las primeras en capitalizar las condiciones de posibilidad de los espacios de zozobra, de allí provenía la necesidad de pelear en las aguas y estrados civiles la potestad sobre los océanos. En lo que sí estuvieron de acuerdo las diferentes ambiciones imperiales fue en que la independencia era el *enemigo común de todos*. La definición del “otro” amenazante, partía de su exceso sobre los privilegios económicos de las élites y sus compañías mercantiles. Muestra de ello, los ingleses juzgaban el robo a navíos en las metrópolis portuarias de Inglaterra como delitos comunes, mientras que en *super altum mare*, en la frontera

<sup>97</sup> Hetherington 4.

<sup>98</sup> Lefebvre 405.

ultramarina, el mismo crimen se consideró alta traición y piratería, bajo jurisdicción del almirantazgo.<sup>99</sup> El comercio en la Modernidad Temprana se fundamentó en ese carácter de exclusión, cualquier trasgresión era un ataque directo a la figura del monarca, y a través de él a la humanidad.

En Inglaterra a partir de 1690 los Whigs y los Tories, dispares en lo político pero pares en las ambiciones económicas, fortalecieron las Leyes de Navegación para administrar la muerte a la otredad amenazante,<sup>100</sup> a ese cúmulo de rebeldes, desertores, marinos y soldados independientes que componían el universo semántico de lo “pirata” como término socio-jurídico. La ley buscó cegar los competidores que no se insertaran en las lógicas territoriales inglesas, los peligrosos eran aquellos que ejercían en el mar una suerte de “libre mercado”, no pagaban derechos, no pagaban tributos y no pedían patentes. El derecho internacional, en el siglo XVII, se sustentó en la definición de esa otredad “peligrosa”, en la reafirmación de la prerrogativa en la que se fundó el Estado,<sup>101</sup> y el vedó sobre los derechos económicos. Para el siglo XVIII el papel de los jueces en el capitalismo mercantil fue más importante que nunca; se les dio jurisdicción sobre la vida y la muerte, los bienes y todas las cosas.<sup>102</sup> La ley era uno de los puntales del mercado, ella legitimó o criminalizó las formas de acumulación, todo lo que no reconociera el monopolio sobre el sistema mercantil era susceptible de ser una presa.<sup>103</sup>

Entornos bélicos como las fronteras siempre causaron problemas ético-jurídicos que los príncipes validaban con el halo civilizatorio del comercio y la religión, pero ¿no eran los imperios los primeros garantes del saqueo y la rapiña?, la ley era un espejismo para lavar los apetitos de los poderosos. Ya San Agustín de Hipona en el siglo V había postulado algo semejante: “Desterrada la justicia, ¿qué son los reinos sino grandes piraterías? Y las mismas piraterías, ¿qué son sino pequeños reinos? También ésta es un puñado de hombres, rígrese por el poderío de un príncipe, lígase con pacto de sociedad y repártese su botín según las leyes de sus decretos”.<sup>104</sup> Los espacios donde las condiciones sociales fueron llevadas a su revés por las ambiciones de las monarquías, crearon sujetos disruptivos que hacían caso omiso a los preceptos morales, los marcos de referencia

---

<sup>99</sup> Molloy 69.

<sup>100</sup> Rediker & Linebaugh 202.

<sup>101</sup> Policante 98.

<sup>102</sup> Justice 480.

<sup>103</sup> Justice 327.

<sup>104</sup> San Agustín, “la Ciudad de Dios”, *Obras completas de San Agustín*, T. 16 (Madrid: Biblioteca de autores cristianos, 1958) 274-275; Rediker, *Villains* 174-75.



cultural y las normas de conducta,<sup>105</sup> ¿No provenían todos los marinos del negocio de la guerra?, ¿tenía esto que ver con su rebeldía?, ¿no era por eso que perseguían sus propios intereses? La distancia entre ultramar y los centros de moralidad agudizó las disidencias y los radicalismos políticos.<sup>106</sup> Las fronteras, a pesar de ser centro de interés, también fueron lugares de fracaso para los imperios, áreas que se resistían a su dominio. Los sujetos que habitaron los márgenes rechazaron la coerción que ejercían desde miles de kilómetros, las monarquías y las burguesías comerciales europeas.<sup>107</sup> Entre ellos, los piratas, hicieron de esa “inconstancia” política su hogar, su nación era el movimiento, en la ofensiva por la supervivencia adquirieron una cosmovisión anormal sobre la justicia. La necesidad y la rebeldía siempre se confunden, al igual que el crimen con la ley.

La carencia de propiedad dentro las condiciones materiales del sistema mercantil, deformó las nociones inherentes a la vida en policía dentro de los navíos. Los marinos alimentados de marginación, entendieron que el colectivismo, la solidaridad, la noción del presente como acto de defensa y la satisfacciones de las seguridades inmediatas, eran las máximas ideológicas de su lucha, en su rebelión el instinto de conservación era cardinal,<sup>108</sup> y requirió crear nuevas reglas: En New Providence, la tripulación obligó al capitán L’Offrey a dividir en partes iguales el dinero de los rescates, alcanzando £200 por hombre,<sup>109</sup> en 1695 el salario de un marinero común era 24 chelines al mes,<sup>110</sup> lo repartido equivalía a 8,3 veces el sueldo mensual estipulado. Estas nociones de horizontalidad y de desaprensión frente a la idiosincrasia del sistema mercantil, les valió el título de piratas, rebeldes o amotinados.<sup>111</sup> La cultura distanciada de los marinos violentó sus estereotipos, la disciplina mercantil que no les había ofrecido derechos concretos, más allá de los que estos pudieran arrebatarle a la fuerza, si les guardó un lugar común en la nación de los villanos.

En 1699 el capitán Simms, un exesclavo que terminó liderando un navío rebelde, fue juzgado en Bahamas por asaltar y quemar un barco inglés, le imputaron, entre otros delitos por piratería, el haber asesinado con alevosía al cirujano de abordó. Muerte que alegó había sido por

---

<sup>105</sup> Geremek 269.

<sup>106</sup> Policante 75.

<sup>107</sup> April Lee Hatfield, *Boundaries of Belonging: English Jamaica and the Spanish Caribbean, 1655-1715* (Philadelphia: University of Pennsylvania, 2023) 3.

<sup>108</sup> Rediker & Linebaugh 192.

<sup>109</sup> *Calendar of State Papers* 1699 204.

<sup>110</sup> Perry 6.

<sup>111</sup> Pirata y rebelde se vuelven sinónimos en las leyes marítimas desde finales del siglo XVII: Molloy 196.

voluntad de la víctima que se encontraba enferma de gravedad, y que, para acabar rápidamente con su sufrimiento lo decapitó con un hacha.<sup>112</sup> Simms dijo asistir un suicidio, con gran escándalo de la justicia colonial. El asunto no era la moralización sobre la muerte, en un mundo ya de por sí violento y fúnebre, era más bien el falso asombro con el cual el discurso civilizatorio entendía aquellas formas de relacionamiento humano y la demostración de que, marinos como Simms, encarnaron una ética y unas relaciones de poder diferentes a los anhelos imperiales. Gracias a estas diferencias, los marinos rebeldes se convirtieron en el epítome del mal moral, de enemigo social, político, económico y religioso.

La alteridad ética se alimentó en la expectativa de alcanzar la fortuna, una forma arquetípica de la idea del éxito, que varios pelearon por conseguir. Todos los sujetos que se salían de la moral social del trabajo, que sufrían el descrédito como una condena desde su nacimiento, deseaban que la fortuna se fijara en ellos, y rompiera los límites de la condición social, por ello escogían la vida aventurera y el delito.<sup>113</sup> En 1696, en el juicio por delitos de piratería y felonía a algunos de los amotinados del barco *Charles the Second*, uno de los capitanes testigos afirmó que Henry Every, uno de los líderes de la insubordinación, le dijo: “yo soy un hombre de fortuna y debo buscar mi propia fortuna”,<sup>114</sup> y la encontró, puesto que la tripulación del barco se granjeó grandes pillajes en el Océano Indico, y hasta donde se sabe, Every no fue capturado. Si los subalternos querían una vida mejor, debían atacar el mundo con la misma violencia que trataba de normalizarlos, de mantenerlos en su sitio, buscar la oportunidad en los espacios de zozobra les permitió sentir temporalmente que eran dueños de sí mismos.<sup>115</sup> La idea de fortuna no resultaba amenazante por sí misma en la cultura Occidental, era la apropiación del destino individual ejercida desde abajo a la que le temían los imperios, fue esta atribución la que se denominó como barbarie. En este contexto, los piratas lucharon por calidad de vida, seguridad material y libertad de acción ¿No es eso lo que querían los hombres de empresa más radicales? ¿no era esa una utopía liberal por excelencia?

---

<sup>112</sup> *Calendar of State Papers* 1702 463-464.

<sup>113</sup> Geremek 21.

<sup>114</sup> Admiralty of England, “The Trial of Joseph Dawson [...] for Felony and Piracy, Octob. 19. 1696”, *A Complete Collection of State-Trials, and Proceedings Upon High-Treason*, ed. Thomas Salmon & Emlyn, Sollom, T. 5 (London: Printed by J. Walthoe, 1730) 7.

<sup>115</sup> Policante 91

Los piratas habitaron la rebelión directa, fueron garantes de un liberalismo radical, mostrando la urgencia de libertad de los marginalizados, derogaron también los privilegios sociales y del mercado allí donde pudieron. Por eso Alexander Olivier Esquemeling decía que los piratas eran conscientes de sus tiempos y tenían un gran interés por conocer las circunstancias de su mundo.<sup>116</sup> Esto se relacionaba con sus necesidades inmediatas, nadie podría haberle interesado más conocer las condiciones del sistema mercantil, que quien tiene la posición más desventajosa en la competencia económica. Los piratas se caracterizaron por la autodeterminación y la autonomía, su *modus vivendi* era la probabilidad, habían crecido en el mundo ideal que emanaba de las mercancías, no es raro que fueran ellos quienes impulsaran una economía moral radical en el océano. Sus ideas no se manifestaron en grandes teorías políticas, conceptos o sistemas de pensamiento inmediatamente, su liberalismo era una expresión política de lo cotidiano, los piratas se consideraban a sí mismos libres y liberales, compartían cuanto tenían y no guardaban casi ningún aprecio sobre la propiedad.<sup>117</sup> La comida, que era un símbolo natural de la jerarquía en las grandes sociedades, para ellos era un espectro inmediato de la igualdad entre los hombres: “para todos, la ración es dos veces al día, comen tanto como puedan comer sin pesos ni medidas. El mayordomo del navío jamás le da una parte mayor al capitán que al peor de los marineros”.<sup>118</sup> Las reparticiones iban más allá, incluían seguros y fondos para heridos, desde 1669 en el Caribe, los corsarios y piratas de la *Cofradía de los hermanos de la costa* ejecutaron convenios de salud dentro del oficio, como “seguros de riesgo”.<sup>119</sup>

En el barroco lo ideal y lo simbólico crearon una nueva dimensión constitutiva de lo sociopolítico, la ilusión de las mercancías constituyó un sujeto ideológicamente económico,<sup>120</sup> coherente con las nuevas necesidades del capitalismo mercantil. La población mudó su capacidad para entender la justicia, el interés propio, la jerarquía y el poder, esto es evidente en otros fenómenos como el parlamentarismo.<sup>121</sup> Ese capitalismo de las utopías, inspiró a los piratas a

---

<sup>116</sup> Esquemeling & Ringrose 62.

<sup>117</sup> Esquemeling & Ringrose 72.

<sup>118</sup> Esquemeling & Ringrose 58.

<sup>119</sup> Archivo General de Indias, "Henry Morgan's Articles of Agreement (1669)", *Piracy in the Early Modern Era. An Anthology of Sources*, ed. Kris Lane & Arne Bialuschewski (Indianapolis: Hackett Publishing Company, 2019) 84; En 1724, el sistema mercantil tomó ejemplo implementando seguros semejantes: Justice 89.

<sup>120</sup> Elías José Palti, *An Archaeology of the Political. Regimes of Power from the Seventeenth-Century to the Present* (New York: Columbia University Press, 2017) 38.

<sup>121</sup> Palti 6.

convertir los océanos en las mancomunidades que soñaron los eruditos liberales.<sup>122</sup> Los marinos eligieron el pragmatismo antes que el discurso, por eso fueron impenetrables a las promesas de las naciones, persiguieron su propia acepción de libertad, ofreciendo sus brazos y su fuerza bajo sus propias reglas, hasta que su independencia, quedó proscrita, aún en el océano.

---

<sup>122</sup> Como James Harrington que bogaba por la igualdad y la libertad del sujeto como centro de su sociedad ideal; James Harrington, *Commonwealth of Oceana* (London: George Routledge and sons, 1887) 27.

---

## Fuentes primarias

### Archivos y manuscritos

The Folger Shakespeare Library, Washington D. C. (FSL),  
Papers of the Rich Family.

Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Fondo  
Concejo Supremo de Aragón.

### Fuentes impresas

Barrister At Law W. J. *The Common and Statute Law of England Concerning Trials in High Treason*. London: John Nutt, 1710.

Boswell, James. *Life of Johnson*. London: Oxford University Press, 1953.

Consejo de Indias. *Recopilación de leyes de los reinos de indias*, T. I. Madrid: Universidad Complutense, 1998.

Consejo de Indias. *Recopilación de leyes de los reinos de indias*, T. III. Madrid: Universidad Complutense, 1998.

Dampier, William. *A New Voyage Round the World*. London: Penguin Random House, 2020.

De Hipona, San Agustín. *Obras completas de San Agustín*, T. 16. Madrid: Biblioteca de autores cristianos, 1958.

Defoe, Daniel. *An account of the conduct and proceedings of the late John Gow alias Smith, captain of the late Pirates executed for Murther and Piracy*. London: John Applebee, 1725.

Esquemeling, Alexander Olivier & Basil Ringrose. *The Buccaneers of America. A true Account of the Most Remarkable Assaults Committed of Late Years Upon the Coast of the West Indies*. New York: Swan Sonnensechein & co, 1893.

Great Britain Public Record Office. *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1699*, Edited by Cecil Headlam. London: Her Majesty's Stationery Office, 1908.

Great Britain Public Record Office. *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1700*, Edited by Cecil Headlam. London: Her Majesty's Stationery Office, 1910.

- 
- Great Britain Public Record Office. *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1701*, Edited by Cecil Headlam. London: Her Majesty's Stationery Office, 1910.
- Great Britain Public Record Office. *Calendar of State Papers. Colonial America and West Indies 1702*, Edited by Cecil Headlam. London: Her Majesty's Stationery Office, 1912.
- Grotius, Hugo. *Commentary on the law of prize and booty*. Indianapolis: Liberty Fund, 2006.
- Grotius, Hugo. *The Free Sea*. Indianapolis: Liberty Fund, 2004.
- Harrington, James. *Commonwealth of Oceana*. London: George Routledge and sons, 1887.
- Justice, Alexander. *A General Treatise of the Dominion of the Sea. And a Compleat Body of the Sea-Laws*. London: Thomas Page, Whilliam and Fisher Mount, 1724.
- Lane, Kris & Arne Bialuschewski (ed.). *Piracy in the Early Modern Era. An Anthology of Sources*. Indianapolis: Hackett Publishing Company, 2019.
- Malynes, Gerard. *Consuetudo, vel, Lex Mercatoria: or the Ancient Law-Merchant*. London: Printed for T. Basset, 1686.
- Molloy, Charles. *De Jure Maritimo et Navali: or a Treatise of Affairs Maritime and of Commerce*. London: printed for John Walthoe, 1707.
- Perry, John. *A Regulation for Seamen. Wherein a Method is Humbly Proposed*. London: John Whitlock, 1695.
- Rodriguez Demorizi, Emilio (ed.). *Relaciones históricas de Santo Domingo*, T. 1. Trujillo: Editora Montalvo, 1942.
- Salmon, Thomas & Emlyn Sollom (ed.). *A Complete Collection of State-Trials, and Proceedings Upon High-Treason*, T. 5. London: Printed by J. Walthoe, 1730.

---

## Bibliografía

- Cabantous, Alain. *Les mutins de la mer. Rébellions maritimes et portuaires en Europe occidentale XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*. Paris: Les Éditions du Cerf, 2022.
- Dash, Mike. *Batavia's Graveyard*. New York: Crown Publishers, 2002.
- Elliot, John H. *Imperios del mundo atlántico. España y Gran Bretaña en América, 1492-1830*. Barcelona: Penguin Random House, 2017.
- Foucault, Michel. *Historia de la locura en la época clásica*. T. I. México D. F: Fondo de Cultura Económica, 2015.
- Gall François y Jacques Gall. *El filibusterismo*. México D. F: Fondo de Cultura Económica, 2014.
- Geremek, Brosnislaw. *Os filhos de Caim. Vagabundos e miseráveis na literatura européia 1400-1700*. São Pablo: Companhia das Letras, 1995.
- Graeber, David. *Pirate Enlightenment or the Real Libertalia*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2019.
- Hanna, Mark G. *Pirates Nest and Rise of the British Empire, 1570-1740*. Virginia: University of North Carolina Press, 2015.
- Herzog, Tamar. *A Short History of European Law. The Last Two and a Half Millennia*. Massachusetts/London: Harvard University Press, 2018.
- Hetherington, Kevin. *The Badlands of Modernity. Heterotopia and Social Ordering*. London: Routledge, 2003.
- Lane, Kris. *Pillaging the Empire. Global Piracy on the High Seas, 1500-1750*. New York/London: Routledge, 2016.
- Lee Hatfield, April. *Boundaries of Belonging: English Jamaica and the Spanish Caribbean, 1655-1715*. Philadelphia: University of Pennsylvania, 2023.
- Lefebvre, Henri. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing, 2013.
- Lloyd, Christopher. *The British Seaman, 1200-1860. A Social Survey*. New Jersey: Farleigh Dickinson University Press, 1970.
- Palti, Elías José. *An Archaeology of the Political. Regimes of Power from the Seventeenth-Century to the Present*. New York: Columbia University Press, 2017.
- Policante, Amedeo. *The Pirate Myth. Genealogies of an Imperial Concept*. New York: Routledge, 2015.

Rediker, Marcus y Peter Linebaugh. *La hidra de la revolución. Marineros, esclavos y campesinos en la historia oculta del Atlántico*. Barcelona: Crítica, 2005.

Rediker, Marcus. *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-Maritime World, 1700-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.

Rediker, Marcus. *Outlaws of Atlantic. Sailors, Pirates and Motley Crews in the Age of Sail*. Boston: Beacon Press, 2014.

Rediker, Marcus. *Villains of All Nations. Atlantic Pirates in the Golden Age*. Boston: Beacon Press, 2004.

Rodger, N.A.M. *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*. London: Collins, 1986.

### **Capítulos de libros**

Thompson, Edward P. “La economía «Moral» de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII”, *Tradición, revuelta y consciencia de clase. Estudios sobre la crisis de la sociedad preindustrial*. Barcelona: Crítica, 1984.

### **Artículos**

Foucault, Michel. “Topologías”, *Fractal* 13.48 (2008):