

Imperios de corsarios y piratas: visiones globales de violencia marítima, comunidades políticas y expansión de poder

Vera Moya Sordo

Alexander von Humboldt Fellow / Instituto de Investigaciones Históricas-UNAM

vera.moya@gmail.com

Por sobre el romanticismo y la leyenda, la piratería y el corso han sido actividades de violencia marítima y enriquecimiento que desde muy antiguo afectaron a todas las naciones de cara al mar. Desde el robo circunstancial de buques mercantes hasta empresas corsarias autorizadas por el estado, estas actividades predatorias que han implicado el asalto, el secuestro, el asesinato, la esclavitud, la tortura, el reclutamiento y la conversión forzadas,¹ fueron de la mano con la expansión de los estados y su interacción internacional, trascendiendo fronteras marítimas, culturales y temporales. Así, estuvieron presentes en el mundo clásico griego, egipcio y romano, pero también otomano de la cuenca mediterránea; luego en la oleada de incursiones escandinavas provenientes de los mares nórdicos (llamada época vikinga, siglos 793-1100) y en las actividades de los vitalianos que durante la Baja Edad Media disputaron el control del Báltico con las ciudades portuarias hanseáticas. Para entonces también los *wakō*, piratas japoneses, chinos o coreanos comenzaban a incursionar en el continente desde las islas del Mar de Japón y el Mar de China Oriental, llegando a crear comunidades multinacionales que incluían a portugueses entre sus tripulaciones.

Enmarcados en el contexto de construcción de los imperios modernos tempranos, ambos fenómenos llegaron a tener un papel crucial en el desarrollo de algunas sociedades e incluso en la formación de identidades geopolíticas como fue el caso de los corsarios flamencos que operaban desde Dunkerque, Nieuwpoort y Ostende (siglos XVI-XVII). A partir de la exploración ibérica atlántica y la apertura de las rutas comerciales mundiales, la depredación marítima pasó por un periodo de expansión a la par que los reinos europeos rivalizaron por las riquezas del Nuevo Mundo. En el siglo XVIII, la soberanía marítima llegó a constituirse como el monopolio de la violencia en

¹ Véase Kris E. LANE y Robert ANTONY: “Piracy in Asia and the West”, en Robert Antony, Stuart Carroll, Caroline Dodds Pennock (eds.), *The Cambridge World History of Violence*, Cambridge, Cambridge University Press, 2020, pp. 449-471.

el mar y la piratería pasó a ser enemiga de los estados libres.² Sin embargo, pese al endurecimiento de su persecución a partir de entonces y, más tarde, la disolución del corso como recurso legal de estado (Declaración de París, 1856), el pillaje en alta mar continuó. De manera que, mientras las noticias sobre las acciones de los pescadores-piratas de las costas de Somalia mantienen el asombro y la preocupación de la comunidad internacional, la piratería en el estrecho de Malaca (Indonesia), que durante el medioevo constituyó una amenaza para el tráfico comercial en el Océano Índico – siendo también un medio de control político regional –, ha sido retomada por el crimen organizado. Como consecuencia, este punto geoestratégico, paso de una de las principales rutas comerciales desde Europa y Oriente Medio hacia Asia y viceversa, constituye hoy en día uno de los parajes más peligrosos para el tráfico naval mundial.³

La historiografía de corte internacional sobre la violencia marítima (que incluye la guerra, la competencia comercial, la piratería y el corso) es extensa y puede llegar a ser o muy general o muy específica de una cultura o temporalidad; y recientemente busca situarse, desde ambiciosas perspectivas globales principalmente a partir de la piratería, en los procesos de construcción del estado.⁴ En este sentido, el presente dossier no es una antología extensiva ni totalizadora sobre la piratería y corso en el pasado histórico, más bien busca ser una contribución al conocimiento de un tema evidentemente global, a partir de narrativas y reflexiones propias que dan cabida a diversas geografías, imperios y actores en el teatro de las rivalidades y la expansión de los estados. La intención original era dar una vuelta al mundo a partir de historias representativas de temporalidades y locaciones marítimas que aportaran una visión particular desde la mirada de autores posicionados en los cuatro puntos cardinales. Pero como sucede con la mayoría de los intentos de hacer historia global, limitados en parte por la extensión de las mismas publicaciones y la accesibilidad a los temas y sus especialistas, incluyendo la barrera del idioma, constituyó un desafío llegar a integrar textos que reflejaran una representación amplia e integral en términos de espacio-tiempo y, sobre todo, no eurocéntrica.

Consciente de que, pese a los esfuerzos, han quedado fuera temas concernientes a los procesos en el Océano Pacífico, incluso estudios de larga duración que permitie-

² *Ibidem*; Kris E. LANE: *Pillaging the Empire: Global Piracy on the High Seas, 1500-1750*, Nueva York, Routledge, 1998.

³ María del Mar HIDALGO GARCÍA: “Los desafíos a la seguridad en el estrecho de Malaca la piratería y el terrorismo marítimo”, en *Panorama geopolítico de los conflictos*, Madrid, Ministerio de Defensa, Instituto Español de Estudios Estratégicos, 2015, pp. 408-431.

⁴ Además de los trabajos de Lane, véase, por ejemplo: S. AMIREL, L. MÜLLER y Stefan Eklöf AMIRELL (eds.): *Persistent Piracy: Maritime Violence and State-Formation in Global Historical Perspective*, Londres, Palgrave Macmillan, 2014; Robert A. DENEMARK: “Piracy, State-Formation, and the bounding of social systems”, *Journal of Globalization Studies*, 8:1 (2017), pp. 48-64; James E. WADSWORTH: *Global Piracy: A Documentary History of Seaborne Banditry*, Londres-Nueva York, Bloomsbury Academic, 2019.

ran desplazar la violencia marítima desde el plano histórico hacia la actualidad, el logro fue no sólo reunir contenidos que representaran las actividades piráticas y corsarias en mares de latitudes divergentes –desde la alteridad del Mediterráneo occidental y “otomano” y los tres estrechos que permiten el paso al Mar Báltico, hasta las fronteras de los mares Negro y Caspio y el microcosmos del Atlántico-Caribe–, así como temporalidades que van desde la antigüedad clásica al siglo XVIII, sino sobre todo, presentar temáticas que han sido escasamente tratadas en la historiografía tradicional o que utilizan fuentes no europeas tradicionales, y en el caso específico de los hispanoamericana, que son poco accesibles por haber sido estudiadas y escritas en otro idioma.

En su conjunto, se buscó que cada una de las contribuciones ayudara a ampliar la comprensión de la relación de las dinámicas de legitimación, autoridad y eficacia en el uso de los sistemas de violencia privada/pública, así como sus políticas específicas e interrelacionadas, bajo perspectivas históricas innovadoras y contextualizadas en los debates más recientes sobre el binomio guerra/economía; la producción de poder naval y construcción del Estado; y el monopolio global de la violencia. El primero, el más tradicional, establece ambos recursos, el privado y el público, como estratégicos tanto para las políticas estatales de guerra,⁵ como para el desarrollo de economías regionales⁶ o de relaciones de producción.⁷ La línea entre piratería y corso es delgada y fluida, pero la problemática de su legitimidad⁸ no ha resuelto del todo el problema de sus prácticas históricas,⁹ producto de una política global mercantilista –promovida tanto por estados en expansión, como por actores económicos en busca de oportunidades o protección– en la que el saqueo y la depredación se justifican como una lógica de guerra, comercio y expansión territorial.¹⁰ En este sentido, el segundo enfoque aborda la organización de la violencia marítima y su relación con el desarrollo de políticas estatales. Aunque los estudios bajo esta perspectiva se han centrado más que nada en Europa,¹¹

⁵ Geoffrey SYMCOX: *The Crisis of French sea Power, 1688-1697: From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*, La Hogue, Martinus Nijhoff, 1974; Enrique OTERO LANA: “El corso del Flandes español como factor de guerra económica”, *Studia historica. Historia moderna* 27 (2005), pp. 111-133.

⁶ J. L. AANDERSON: “Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation”, *Journal of World History*, 6:2 (1995), pp. 175-199; Marcus REDIKER: *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*, Londres-Nueva York, Verso, 2004.

⁷ David ROSEMBERG: “The Political Economy of Piracy in the South China Sea”, *Naval War College Review*, 6:3 (2009), pp. 1-16.

⁸ Lauren BENTON: *A Search for Sovereignty: Law and Geography in European Empires, 1400–1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 2009.

⁹ Alain BERBOUCHE: *Pirates, flibustiers & corsaires de René Duguay-Trouin à Robert Surcouf: le droit et les réalités de la guerre de Course*, París, Pascal Galodé, 2010.

¹⁰ Lauren BENTON: “Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism”, *Comparative Studies in Society and History*, 47:4 (2005), pp. 700-724; Bryan MABEE: “Pirates, privateers and the political economy of private violence”, *Global Change, Peace & Security*, 21:2 (2009), pp. 139-152.

¹¹ Janice THOMSON: *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994.

la reciente evaluación de las nociones de autoridad y colaboración bajo diversas perspectivas geográficas, jurisdiccionales y políticas, han revelado la existencia de mecanismos complejos por los cuales diversos estados rediseñaban continuamente sus vínculos con los sectores de producción de sus sociedades.¹² En este sentido, la idea es posicionar al corso y la piratería mundiales en el ámbito de las rivalidades militares, el aumento de las dimensiones bélicas y la articulación de las sociedades en general para un emprendimiento militar.¹³ Por último, el tercer debate busca ampliar la comprensión de la relación entre la sociedad, la guerra y la evolución de la monopolización estatal a nivel global,¹⁴ demostrando que los sistemas privados de violencia no se disolvieron como consecuencia del desarrollo de la protección pública de la navegación -esto es, las armadas centralizadas-, sino que su declive fue gradual debido a una combinación de arreglos e integración en diferentes tipos de estrategias navales público-privadas emergentes que sobrevivieron hasta el siglo XIX.¹⁵ Esta noción expone que ni la centralización ni el desarrollo gradual del Estado, el capitalismo e industrialismo acabaron por completo con estas prácticas, mismas que continúan vigentes.

Bajo estas perspectivas, para comenzar, Alfonso Álvarez-Ossorio Rivas y Eduardo Ferrer Albelda, profesores y catedráticos de la Universidad de Sevilla, presentan una revisión analítica de las dinámicas privadas y estatales de la piratería en el Mediterráneo Antiguo, ofreciendo una visión de conjunto –una síntesis a profundidad– sobre la manera en la que el fenómeno pirático fue percibido por parte de sus comunidades occidentales, desde finales del II milenio a.C., cuando apenas se distinguía entre piratería y guerra, al siglo III, cuando experimentó un auge en los momentos de mayor debilidad del estado romano. Describen una evolución, a partir de la piratería como actividad natural y extraordinaria, propia de la aristocracia; pasando por su desprecio progresivo al incrementar el comercio en el mundo griego; hasta llegar a la época clásica, cuando comenzó a considerarse un acto que suponía el freno al progreso de los grandes estados. Precisan que, pese a que la época imperial romana supuso el final de la piratería, en realidad sólo se le contuvo a fin de que no afectara el progreso de las actividades comerciales; demostrando que, cada vez que el estado entraba en crisis, la piratería volvía a resurgir. Los autores evidencian así la estrecha relación entre la política y la piratería durante los dos primeros siglos de la historia occidental mediterránea, en el que tanto los estados como otros pueblos en desarrollo hicieron de la práctica y/o de la lucha por suprimirla una de sus razones de ser. Además, al revisar el fenó-

¹² Rafael TORRES-SÁNCHEZ (ed.): *War, State and development fiscal-military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Universidad de Navarra, 2007. Íd., Pepijn BRANDON y Martjolein't HART: *War and economy. Rediscovering the eighteenth-century military entrepreneur*, Londres, Routledge, 2018.

¹³ Philip HOFFMAN: *Why Did Europe Conquer the World?* Princeton, Princeton University Press, 2015.

¹⁴ Tarak BARKAWI: *Globaliation and war*, Ithaca-Oxford, Rowman & Littlefield, 2006.

¹⁵ Bryan MABEE: op. cit.

meno a partir de fuentes literarias, se cuestionan algunos tópicos asentados en la historiografía tradicional y animan a continuar la discusión y generar nuevas perspectivas a partir de la integración de otras fuentes de conocimiento como la arqueología y la iconografía.

En seguida, Frederik Lynge Vogensen, doctorado del Departamento de Cultura y Sociedad de la Universidad Aarhus (Dinamarca), presenta una historia original sobre la formación del Estado danés en el siglo XV, a partir de la perspectiva de “incompetencia marítima”, como llama a la falta de autoridad de la corona danesa en el establecimiento de sus políticas marítimas internacionales. Esta visión contraria o más bien novedosa al discurso historiográfico habitual sobre la construcción del estado – que se presume exitoso en la centralización de poderes y el monopolio de sus fuerzas armadas–, explica cómo la aparente falta de compromiso y acciones concretas al tratar con potencias marítimas dominantes, como las ciudades hanseáticas, así como de establecer el dominio en el mar, fue en realidad una disposición favorable de las políticas de la monarquía danesa. Precisamente, ésta se benefició de su posición geográfica, al ser la puerta de entrada del Mar del Norte al Mar Báltico, y en lugar de invertir en el desarrollo de su poder naval, tanto militar como comercial, obtuvo incentivos generosos al favorecer a los extranjeros piratas y corsarios que llegaban al reino o lo atravesaban. De manera concreta, el autor presenta conflictos y reglamentos relacionadas con naufragios en el territorio costero de Dinamarca, los derechos sobre su propiedad y la definición de los actores marítimos violentos (los piratas), como los principales problemas diplomáticos entre la Liga Hanseática y los funcionarios reales daneses. Al presentar las formas en que estos intentaron explotar y expandir las leyes y privilegios relacionados con la propiedad de los restos de naufragios –a fin de obtener una proporción y adquirir riqueza a expensas de los extranjeros extraviados en su territorio marítimo–, demuestra que aunque el control real sobre las inmensas costas era prácticamente imposible, en lugar de intentar ejercer la soberanía sobre su geografía costera, la monarquía de un estado en teoría débil logró tomar cierto control explotando estos recursos en términos geopolíticos.

Continuando con experiencias históricas alternas de violencia marítima, acordé con Marina A. Tolmacheva, investigadora del Centro de Oriente Medio de la Universidad del Estado de Washington, traducir su texto “The Cossacks at sea: pirate tactics in the frontier environment”, publicado por *East European Quarterly* (1991), a fin de dar a conocer el tema de la piratería cosaca, escasamente conocido en la historiografía occidental y prácticamente ignorado en la de habla hispana. Poco se sabe de las actividades de los cosacos más allá de ser jinetes de la estepa europea oriental y, en este estudio, se abordan sus operaciones en los mares Negro y Caspio durante el período de transformaciones de los estados ruso y polaco-lituano, así como durante el avance del Imperio Otomano en el Mar Negro (1569-1669). La autora muestra la relación de este

grupo étnico con el mar a partir de la navegación fluvial, siendo el Don la principal vía de acción de los cosacos aliados con la Rusia moscovita, mientras que desde el Dniéper los ucranianos de Zaporoga incursionaron en las poblaciones polacas, austriacas, rusas y otomanas. El artículo se adentra en las campañas cosacas, permitiendo conocer su tipo de embarcaciones, tripulaciones y organización general; las consecuencias de sus asaltos tanto en las poblaciones aledañas a los ríos, como al tráfico de carga; además de dar una idea del paisaje geográfico y político que sirvió a los cosacos de refugio contra las tormentas, el hambre y las represalias. Argumenta que, si bien al inicio se trataba de una fuerza alterna y libre, cuyas acciones incidían de manera negativa en las relaciones exteriores, con el paso del tiempo y la movilización de las fronteras territoriales y políticas, se buscó regularizar su actividad bajo el control estatal; de manera que tanto el zar ruso como el rey polaco solicitaron y luego requirieron su participación en diversas operaciones militares. Expone que, aunque los cosacos fueron parte importante del desarrollo de los estados, conforme estos se fueron modernizando, entre otras cosas contando con un ejército permanente, se buscó dominarlos y paulatinamente disminuir su valor aparente como fuerza autónoma.

Por otra parte, una colaboración que me pareció pertinente y necesaria, sobre todo para ampliar los estudios del mundo mediterráneo, es la de Joshua M. White, profesor asociado de Historia en la Universidad de Virginia, quién presenta el papel de la piratería y el corso en la creación del “otro” Mediterráneo: el otomano. Basado en una amplia gama de fuentes otomanas y estudios recientes, expone ese otro lado de un mismo mar, a través de los problemas que tales actividades plantearon para sus administradores, juristas y víctimas durante los siglos XVI y XVII. Si bien los corsarios desempeñaron un papel fundamental en la lucha por la supremacía mediterránea libradas entre otomanos y españoles, la violencia marítima y su gama de actores aumentó hacia finales del siglo XVI. Para entonces, mientras la política del imperio otomano centraba sus fuerzas militares y recursos financieros en guerras terrestres y rebeliones internas, la piratería y el corso se extendieron por la mitad oriental del Mediterráneo. Con un impacto significativo en las políticas exteriores e interiores, la legislación otomana evolucionó a medida que cambió la naturaleza de esta amenaza. La tesis principal propone que conforme se complejizó la violencia y el caos marítimo, hacia principios del siglo XVII, la ley otomana se reforzó y adquirió mayor importancia. Fue en aquel momento que los juristas islámicos-otomanos comenzaron a emitir opiniones legales en respuesta a preguntas y problemas planteados por la violencia marítima de piratas y corsarios. De manera que su desafío redefinió los límites geográficos y conceptuales del Mediterráneo otomano, no en términos de soberanía o supremacía naval, sino como el espacio dentro del cual regía la ley otomana.

Para cerrar, presento el tema de los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano, que resulta de la necesidad de comprender mejor una de las formas

características del ejercicio privado en beneficio de las políticas del estado moderno en construcción, en este caso el Imperio español en el siglo XVIII. Bastante se ha escrito del corso como actividad privada y estimulante de economías regionales, así como fuerza de apoyo en conflictos bélicos; sin embargo, aún falta por explicar la naturaleza de su función como guardacostas, un brazo del estado para la vigilancia costera, persecución del contrabando y la protección del comercio regional y ultramarino. Al enfocarse mayormente en el surgimiento y organización del corso –principalmente el privado por sobre el estatal–, los estudios convencionales han descuidado su examen en la esfera pública, misma que evolucionó entre dinámicas regionales, políticas e intereses monárquicos adaptados a necesidades casi inmediatas. Al concebir la guardia como un órgano de las fuerzas reales, se ha pasado por alto la definición de su naturaleza, misma que, a falta de un reglamento propio para un sistema que merodeaba entre lo público y lo privado, si bien permitió mayor flexibilidad en su organización cuando se requirió el apoyo de la sociedad y sus recursos para la proyección de fuerza estatal, también provocó desacuerdos, dudas y ambigüedades en sus objetivos y ejecución. A partir de un análisis historiográfico amplio, respaldado por fuentes de primera mano, el texto se centra en la actuación de los corsarios guardacostas de la región explicando cómo, en el marco de la evolución de la centralización de poderes y la construcción del Estado moderno español, fue ejecutado, en colaboración con la sociedad, como un instrumento para cumplir objetivos públicos y desplegar la autoridad imperial, hasta que finalmente fue disociado de la dependencia privada e integrado a las fuerzas estatales modernas.

Por consiguiente, los textos aquí reunidos son representativos de espacios y temporalidades diferentes, pero también de mecanismos, políticas y evoluciones comunes en relación a geopolíticas mundiales en las que la violencia marítima se inscribió como parte y fin del desarrollo de los estados modernos. Esperamos que esta contribución se sume a la creciente historiografía con perspectiva de larga duración, comparativa y global, al brindar temas todavía poco abordados y/o plantear enfoques novedosos sobre estas formas de violencia marítima que han sido parte importante de los procesos históricos universales hasta nuestros días.