

RESEÑA

Antonio García de León, *Vientos bucaneros. Piratas, corsarios y filibusteros en el Golfo de México*, México, Era, 2014, pp. 192¹

a Oscar Moreno

La historia de las relaciones comerciales de la Nueva España con el Viejo Continente, oficialmente, eran muy restringidas. No era fácil para los productos cruzar de un continente a otro. Las mercancías que los españoles ofrecían a los colonos, en su mayoría, eran escasas, caras y de mala calidad. La demanda era mucho mayor a su capacidad de producción. España estaba “rezagada en la senda del progreso” por su tecnología obsoleta, con la que no podía hacer frente a las nuevas necesidades de una sociedad cambiante.

Durante los siglos XVI y XVII, el eje del Sistema Mundial Capitalista se encontraba en las principales potencias comerciales, manufactureras y coloniales, competidoras directas de España: Inglaterra Francia, y Holanda.

Francia se disputaba las colonias con España y mucho del Caribe era territorio francés. Ahí se comerciaba con esclavos y caña de azúcar. Inglaterra y Holanda, en cambio, no le disputaban el control político de la región a España: se interesaban más por el control comercial. Sus economías estaban más enfocadas en el abastecimiento de productos de primera necesidad de las colonias, ellos dominaban las rutas comerciales.

La historia de estos pueblos ha sido bellamente descrita por Alejo Carpentier en sus novelas: *El reino de este mundo* (1949), *El siglo de las luces* (1962), o *La consagración de la primavera* (1968), por nombrar algunas. En ellas se retrata a la gente del Caribe, con el dinamismo y la diversidad de relaciones que implicaba la vida cotidiana de la región, columna vertebral del comercio ultramarino entre América y Europa; es como si fuera nuestro *Mediterráneo americano*. Los piratas del Caribe tuvieron una función principal y única en la historia, no sólo de América, sino del mundo: aquí se fraguó, con sangre, parte de la riqueza de Europa.

La revolución industrial inició en el mar, con los barcos. Los galeones españoles eran grandes, pesados y muy torpes; además, requerían de una tripulación numerosa: representaban el pasado caduco. En cambio, los barcos ingleses y holandeses eran ligeros, rápidos, versátiles y necesitaban de muy poca tripulación para maniobrar, eran el futuro vanguardista.

Vientos bucaneros (puesta al día de *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*), escrito por Antonio García de León (2014), devela un mar surcado por balajúes,

¹ El título original de la obra es *Contra viento y marea. Los piratas en el Golfo de México*. Fue publicada en México en 2004 por Plaza & Janés. El texto reseñado en estas páginas es una puesta al día de aquel.

balandras, bateles, bergantines, bombardas, carabelas, carracas, chalupas, chatas, corbetas, escampavías, esquifes, filibotes, fragatas, fustas, gabarras, galeazas, galeones, galeoncetes, galeotas, galeras, goletas, jabeques, latinos, lugres, místicos, naos, navíos, pailebotes, paquebotes, pataches, pinazas, pingües, palacras, queches, saetías, tartanas, urcas y zabras... En todas aquellas embarcaciones, el comercio informal se desarrollaba —dinámico y eficiente— a todo lo largo de las costas caribeñas.

Al mismo tiempo, se desplegaba una red de caminos, pueblos y especialistas provenientes de todas las nacionalidades imaginables (holandeses, ingleses, portugueses, chinos, senegaleses, filipinos), y de todas las razas y castas (negros cimarrones, indios rebeldes y, en general, mestizos de todas las mezclas), personajes que tejen la historia en torno a esta rama del Moderno Sistema Mundial.

La “economía informal” era —y es, aún en la actualidad— una realidad oculta en la noche de la historia, donde “bulle un mundo que ha perdido la memoria de los orígenes de la riqueza de las naciones, de cuando los tesoros se amasaban con la sangre” (152).

Las fortunas que estimulaban la economía europea eran resultado del yugo colonial implementado por España, mediante los saqueos, los robos y la explotación sistemática. Los colonizadores españoles juntaban la riqueza que después intentaban exportar a Europa para financiar sus guerras. Sin embargo, ingleses, holandeses y franceses, dueños del comercio informal, intercambiaban una serie de mercancías manufacturadas (herramientas de hierro, libros, ropa, etcétera), por cualquier otra, (grana, especies, oro, etcétera).² También ejercían abiertamente el robo de las embarcaciones y de las ciudades costeras; eran ellos quienes utilizaban las riquezas de América para dinamizar su propio desarrollo. Según García de León:

La piratería estatal y privada, como estrategia de debilitamiento del imperio español por parte de sus enemigos, sería la parte más visible de ese despojo violento que hizo posible la configuración de un mercado más tranquilo y totalizador, y de una moderna economía mundial, justo antes de que el capitalismo se convirtiera en un sistema industrial y de apariencia “apacible” (21).

En cambio, en el caso de España, a la par que se generaba la relación de dependencia de las colonias con respecto a la metrópoli, se gestó una relación parasitaria de la metrópoli con respecto a las colonias, lo que a largo plazo generaría el poco desarrollo tecnológico de España, condenándola a una condición periférica dentro de la conformación del Moderno Sistema Mundial.

Y, precisamente, a la historia de la periferia (a donde las leyes del imperio “se acataban pero no se cumplían”), es a donde Antonio García de León acude para buscar la historia profunda de América Latina: la de los indígenas, los negros, los holandeses, los ingleses, los portugueses, los franceses... de los miserables en general, españoles y de todas las nacionalidades y castas. Con la lectura de *Vientos bucaneros* experimentamos en carne viva la historia de los “clandestinos”, cuya característica común ha sido el anonimato.

El término pirata procede del griego *peiratés*, “aventureros” (33). Es normal que

² “La mercancía, niveladora y cínica desde la cuna, está siempre pronta para intercambiar no sólo el alma sino también el cuerpo por cualquier otra mercancía, aunque ésta sea más repulsiva que Maritornes” Karl Marx, *El capital*, I, México, Siglo xxi Editores, 1998, p. 104. La mercancía no necesariamente era oro, pero sí su equivalente como valor. Con aquellos capitales se hizo posible el desarrollo industrial de los países europeos.

RESEÑA

nosotros lo relacionemos con la visión romántica del siglo XVIII, donde se le veía como un surcador de los mares y como a un viajero incansable, conocedor de muchos mundos, como muchos de los héroes europeos (pensemos en el capitán Cook, por ejemplo). Representación ideológica de la historia que se justifica porque:

La piratería está íntimamente ligada a la crisis y la decadencia del imperio español, al mismo tiempo que acompaña como ruido de fondo a una larga lucha por el establecimiento del libre comercio y las formas de intercambio que darán paso franco al desarrollo del capitalismo en Europa y en el resto del planeta: un sistema mundial que excluyó de principio a ese imperio de sus principales beneficios. [...] La piratería vendría siendo el ariete inicial que fue abriendo de manera violenta la aceptación cada vez mayor del libre comercio y el fin del monopolio español, una actividad que se desarrolló paralelamente en los márgenes del conflicto armado internacional de la época (46).

Las incursiones de los piratas en los distintos pueblos están llenas de historias que contar. En cualquier puerto caribeño se tiene memoria de estos acontecimientos y sus protagonistas son personajes que forman parte del folclor popular. Por eso, la vida de los piratas, bucaneros y filibusteros, en muchas ocasiones, ha sido contada de forma heroica. En la historia de Holanda y de Inglaterra, aquellos personajes sanguinarios del Caribe aparecen como héroes nacionales, personajes que incluso en vida llegaron a tener títulos de nobleza ante el avasallador apoyo prestado a la Corona, como Sir Francis Drake, un famoso traficante de esclavos.

Sin embargo, hubo sangrientos ataques a las ciudades del puerto que terminaron en auténticas masacres, dónde las mujeres eran botín de guerra y la vida no valía nada. Mientras duraba el ataque de los piratas, la vida de los habitantes de ciudades tranquilas, acostumbrados a comerciar (tanto al interior del continente como al interior del mar), dependían de la voluntad de aquellos oscuros personajes. No es difícil imaginar que cualquier descripción de las atrocidades cometidas por los piratas se queda corta, comparado con lo que en realidad aconteció, como en el caso del famoso ataque del holandés Laurens de Graff, alias *Lorencillo*.

Cuenta la historia que en el año de 1683, más de medio millar de filibusteros de varias nacionalidades al mando de *Lorencillo*, acompañado de otros famosos capitanes, como Francisco de Grammont (alias *Agrammont*) y Van Horn, atacaron e impusieron su ley en el puerto de Veracruz durante varios días, en los que se cometieron cualquier tipo de atrocidades. A los piratas no les importó que, con sus acciones, pusieran en peligro algunos acuerdos diplomáticos entre los españoles y los franceses, lo que nos sugiere que la fuerza de estas dos naciones en realidad no era tan real como lo podrían suponer las relaciones diplomáticas: en realidad había un “gobierno de facto”, paralelo al colonial. Según García de León:

El ataque se apoyaba en complicidades con las autoridades y sacaba ventaja de la debilidad de un puerto corroído por la corrupción de quienes debían defenderlo, en un momento en que allí se acumulaban la plata y otros géneros que habían llegado al puerto en espera de la flota (119).

Lorencillo había sido artillero y luego condestable (especie de sargento) de la Armada de Barlovento detenida en Veracruz; conocía a los tratantes y mercaderes, a los actores y personajes más influyentes que habían sucedido a los portugueses en el control de los esclavos.

Conocía los lugares, edificios y a las personas que resguardaban la plata, el oro, las joyas y, en general, todos los bienes en espera de viajar a España. *Lorencillo*, por su experiencia en el puerto, sabía donde se encontraban los arrecifes y dónde estaban las pequeñas entradas de la muralla, ya casi sepultadas bajo la arena. Además, en los archivos se han hallado pruebas de que “tuvo tratos con el Gobernador y los oficiales reales en los meses previos al ataque” (119). Hechos que sugieren que en realidad hubo una conjuración interna multicultural.

El texto de García de León debe servir de muestra para los estudios históricos de la región de que debemos tener en cuenta a toda esta otra historia, que pone en entredicho a la idea tradicional de la “vieja historia”, centralista y monolítica, donde se nos cuenta cómo únicos factores a considerar, las decisiones de la Corte en España, el Vaticano y las élites criollas novohispanas. Historias llenas de los mismos nombres y de los mismos lugares, como condicionantes del desarrollo de la “historia nacional”. Para exemplificar de una forma casi metafórica, bastará con transcribir un documento citado por el autor:

Es costumbre en aquel país [hablando de Campeche], que cuando los piratas llegan cada uno compre una india por el precio de un cuchillo [...] por tal efecto de tal compra la india queda en poder del pirata hasta que de allí parta [...] y es tanta la familiaridad que estos indios tienen con los piratas que acostumbran a irse, de vez en cuando, con ellos a la mar y quedan, a veces, años enteros sin volver a sus casas, con los que aprenden a hablar las lenguas inglesa y francesa a su manera, así como muchos piratas la india (97).

Aquí se ponen en entredicho muchos de los presupuestos de la historia tradicional, encerrada en sus propias fronteras. Ahora tenemos que pensar el mestizaje en un nivel más profundo; el de una auténtica “exegesis dialéctica”, como la que (falsamente, valga decir) planteó el autor del famoso “diálogo de los doce”: porque en la periferia las relaciones a veces se dieron por necesidades comunes y no siempre por la imposición de una de las partes. En el centro la conversión fue por obligación y, en la periferia, muchas veces por conveniencia.

José Rafael Romero Barrón
rodiarb@gmail.com