

LA POLITICA INTERNACIONAL Y LA PIRATERIA EN EL SIGLO XVIII

Por: JOHN PARRY

Profesor de Harvard
*Artículo del Boletín de la
Sociedad Geográfica de Colombia
Número 106, Volumen XXIX
1975*

Señoras y señores, es para mí un gran honor, así como un gran placer haber sido invitado a dictar una serie de conferencias con ocasión de los veinticinco años de la Universidad de los Andes. Permítanme, por tanto, que empiece dando las gracias a mi amigo el Dr. Obregón, de quien surgió la idea de este intercambio de visitas entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Harvard donde el Dr. Obregón dictó unas conferencias el año pasado. En segundo lugar, debo disculparme por mi defectuoso español. Espero que tengan paciencia y lo atribuyan a no haber tenido oportunidad de practicarlo recientemente.

Existe una larga tradición de amistad entre Inglaterra y los países del Norte de los Andes, especialmente Colombia; una tradición que se remonta hasta la época de las guerras de Independencia; algunos ingleses, escoceses e irlandeses participaron en este movimiento en pro de la independencia y muchos fueron simpatizantes de él; aunque, por supuesto, sus motivos no fueron siempre completamente desinteresados. En una ocasión como ésta el conferenciante siente una fuerte tentación, como Inglés, de explayarse en esta cordial tradición; y espero que ustedes no lo consideren falta de tacto, si en lugar de hacerlo así me detengo en una época anterior y hablo de un tiempo en que las relaciones no eran tan cordiales; cuando la mayoría de los hombres ingleses que visitaban las costas de Suramérica lo hacían como piratas, o al menos eran considerados como piratas en potencia, por las autoridades españolas.

La piratería en alta mar ha desaparecido casi por completo hoy día. Las marinas de guerra del mundo han colaborado en esta desaparición y sobrevive tan solo en las remotas aguas del Sureste de Asia. Como muchas costumbres ya perdidas, se ha ido revistiendo en los libros de historia de un retrospectivo encanto. Para la Historia inglesa tradicional, los piratas del Caribe, a partir de Drake, fueron los defensores de la libertad de los mares frente a un injustificable monopolio. Para la Historia española tradicional fueron rufianes sedientos de sangre, cuyas destructivas actividades tenían que ser controladas constantemente con valor y energía. Estas descripciones contienen, desde luego, elementos de verdad; pero los hechos, en su conjunto, fueron menos dramáticos y mucho más complejos. Los móviles que empujaban a los propios piratas pueden solo adivinarse, ya que éstos dejaron escritos pocos datos; pero podemos aceptar como válido el que estaban poco interesados en conceptos tales como el de la libertad de los mares; si bien algunos de ellos pudieron haber disfrutado destruyendo y asolando, para la mayoría esto era solamente accidental a su motivo principal, que era

ganar dinero. Al fin y al cabo, ellos eran empresarios, si bien poco ortodoxos, pero sujetos, como otros hombres de negocios, a las fluctuaciones del mercado y a la interacción de la oferta y la demanda.

No sólo les concernía el robo sino también el problema de vender el producto de su saqueo al mejor precio posible, y el de invertir las ganancias con el máximo de ventajas; ellos eran intermediarios inversionistas de capital, en la misma medida que eran ladrones armados. En su calidad de intermediarios, introdujeron un elemento de flexibilidad dentro de la distribución de las mercancías, en un mundo en el que el comercio transportado por mar era estrictamente regulado. En su calidad de ladrones, les afectaban los precios de los fletes, las tarifas de los seguros y la elección de rutas de los barcos mercantes.

La incidencia de la piratería es un factor económico que debe ser tenido en cuenta dentro de la historia del comercio internacional y de las relaciones Internacionales durante los siglos diecisiete y dieciocho.

La piratería Jugó también un papel político. Los gobiernos europeos no podían mantener marinas regulares en comisión permanente. En tiempo de paz la mayor parte de los barcos de guerra eran guardados en reserva y su tripulación pagada y despedida. La única excepción importante a esta regla fue la escuadra española que escoltaba los fletes de plata desde el Caribe hasta España. En el Caribe, las hostilidades eran más o menos continuas; y los otros gobiernos europeos con intereses en la zona el francés, inglés, holandés- incapaces de derrochar barcos de guerra, confiaban en tropas auxiliares de propiedad particular para llevar a cabo sus luchas contra los españoles o entre ellos. Estas tropas auxiliares no cobraban; ellas mismas se pagaban con el producto de lo que saqueaban. Se reclutaban entre los piratas profesionales de esa zona, a quienes se suministraban comisiones temporales o cartas de represalias, firmadas por uno u otro gobernador colonial. Esta disposición proporcionó a la piratería, consecuentemente, un Status semioficial, digámoslo así; los gobiernos coloniales reaccionaban airadamente si sus propios barcos eran atacados, pero no oponían la menor objeción a los ataques sufridos por los barcos de sus competidores, y estaban deseando dejar a los piratas el uso de sus puertos como bases y como mercados para vender el botín.

La disposición también facilitaba a los piratas la reincorporación a un empleo digno. Ser pirata era una ocupación muy arriesgada, casi todos ellos pensaban retirarse tan pronto como tuvieran el suficiente dinero para comprarse un indulto. Algunos piratas indultados se hicieron oficiales navales; unos pocos, como Henry Morgan en Jamaica, llegaron a ser gobernadores coloniales.

Hacia el final del siglo diecisiete esta disposición dejó de tener vigencia, por una serie de razones. Para entonces, los ingleses, holandeses y franceses habían dejado de ser simples depredadores; habían ido adquiriendo, conforme se iban desarrollando, valiosas colonias en el Caribe, y comenzaban a adoptar la actitud de propietarios. Los piratas podrían resultar tropas auxiliares convenientes, pero también podían constituir un fastidio. Los piratas estaban desacreditados y eran alborotadores, y era humillante para un respetable gobernador tener que negociar con ellos.

Todavía más, para los ingleses y holandeses después de 1670, Francia era una amenaza más seria internacionalmente que España; por consiguiente, empezasen a procurarse unas relaciones mejores con España. Los españoles, cuyos barcos y puertos eran las víctimas de la piratería Caribe, exigieron, como precio del acercamiento, la supresión de los piratas, a lo cual los ingleses, por lo menos, asintieron de buen grado. En 1680, por consiguiente, se firmó entre Inglaterra y España el tratado de Windsor, y los capitanes de los barcos de guerra ingleses con base en Jamaica fueron mandados a efectuar cruceros en busca de piratas. Paulatinamente vino el Caribe a quedar dentro de las convenciones normales de la diplomacia europea. El último empleo permitido de piratas como tropas navales auxiliares fue hecho por los franceses en 1697, con motivo de la captura de Cartagena. La

campana contra la piratería se vio interrumpida por la guerra de Sucesión española, Durante ella, cientos de corsarios fueron comisionados, y muchos de ellos, sin empleo al término de la guerra, se dedicaron a la piratería; pero desde 1715 en adelante, se reanudó la búsqueda y captura. Muchos fueron apresados y ahorcados; muchos otros, pareciéndoles el Caribe demasiado candente para mantenerse allí, abandonaron la zona, y se trasladaron al Océano Indico. Se establecieron en islas como Madagascar, donde no hubo gobierno, ni nacional ni europeo, capaz de expulsar los, y crearon durante varios decenios condiciones similares a las que habían prevalecido en el Caribe en el siglo diecisiete.

Esta *diáspora*, esta expulsión de los piratas del mar Caribe y su emigración al Océano Indico, es el tema de mi conferencia. Me propongo ilustrar estos sucesos, con el permiso de ustedes, haciendo un breve bosquejo de las carreras de tres hombres que participaron en ello. Los tres eran ingleses. Dos de ellos eran piratas profesionales; el tercero, aunque nunca perteneció a la piratería, fue en sus primeros años traficante de negros y contrabandista. Los tres obtuvieron un éxito extraordinario en sus carreras; los tres se convirtieron, finalmente, en gente respetable, en grados diferentes; los tres murieron en cama.

El primero se llamaba Bartholome Sharp, un pirata con su base de operaciones en Port Royal en Jamaica, que en 1680 hizo un ataque a Puerto Bello y desde allí condujo una gran y bien armada banda a través del Istmo de Panamá. En la ciudad de Panamá logró sorprender y robar dos barcos españoles, en los cuales se embarcó en un crucero por el Pacífico, que en aquel entonces era prácticamente un lago español. A los pocos días de su salida de Panamá, Sharp consiguió otra valiosa captura: un barco español que transportaba un cargamento de plata de Callao a Panamá. Más importante aún, este barco llevaba un derrotero, un atlas con cartas de navegación y noticias marítimas de toda la costa hispanoamericana del Pacífico. Tales derroteros eran documentos de carácter sumamente confidencial, y era la primera vez que un barco inglés se apoderaba de ellos. Sharp fue lo bastante inteligente como para darse cuenta del valor que poseían, y si bien distribuyó la plata entre sus compañeros, él se guardó el derrotero. Con su ayuda, continuó su crucero hacia el sur, Y saqueó varios puertos pequeños de la costa peruana. Después rodeó el Cabo de Hornos él fue el primer capitán inglés en hacerlo- Y regresó por mar a las Indias Occidentales. No sabía que durante su ausencia se había firmado el Tratado de Windsor. Las noticias de los saqueos de Sharp, ocurridas casi inmediatamente después de haberse firmado el tratado, causaron una gran indignación en España y produjeron una airada protesta diplomática. Por consiguiente, al desembarcar Sharp, ocurridas casi inmediatamente después de haberse firmado el tratado, causaron una gran indignación en España y produjeron una airada protesta diplomática. Por consiguiente, al desembarcar Sharp y los suyos en Jamaica fueron arrestados, y unos cuantos participantes de secundaria importancia fueron procesados y ahorcados, para que sirvieran de ejemplos aleccionadores. La plata peruana, sin embargo, demostró que podía actuar como un poderoso abogado. La mayoría de los piratas fueron o bien absueltos por los tribunales locales, o bien encarcelados y posteriormente dejados escapar. Entre estos últimos estaba el propio Sharp, que embarcó hacia Inglaterra llevándose consigo el derrotero. Una vez que llegó a Londres, mandó hacer copias de las cartas el conocido cartógrafo William Hack (que, debe decirse, había sido anteriormente un pirata, o al menos un secuaz de los piratas). Hack reunió las copias en un hermoso volumen encuadernado, que Sharp, con una desfachatez increíble, presentó al Rey Carlos II. Se le premió con un indulto incondicional para sus anteriores delitos y con una comisión de capitán en la Marina. La copia del derrotero que se presentó al rey está ahora en el Museo Británico, pero Rack hizo durante los veinte años que siguieron una serie de copias que vendió. Hoy constituyen piezas muy apreciadas por los coleccionistas; en aquella época, tuvieron una importancia inmensa, porque abrieron el Pacífico a los barcos de Inglaterra y Francia. Dampier llevaba una copia cuando llevó a cabo su famoso viaje de circunnavegación. En cuanto a Sharp, dedicó los cinco últimos años activos de su vida a cazar piratas en el Caribe.

Mi segundo héroe-granuja fue un tal William Taylor, que había sido capitán corsario en la guerra de Sucesión Española, que se había metido a pirata una vez acabada aquella, y que operaba desde Providence en las islas Bahamas. Providence había sido durante mucho tiempo una importante base de operaciones para los piratas. En 1718, sin embargo, Woodes Rogers, el célebre capitán corsario y circunnavegador, había sido designado gobernador de Bahamas, con orden expresa de ahorcar a todo pirata que cayera en sus manos. Taylor pensó que era prudente abandonar aquel lugar, y navegó con dos barcos y abundante compañía rumbo hacia el Océano Indico. Se estableció en un remoto pero cómodo anclaje en la costa norte de Madagascar, donde se instaló a la espera de aquellos barcos mercantes que pasaran, buscando madera y agua. Aquí llevó a cabo otra captura muy valiosa: el barco *Cassandra*, que pertenecía a la Compañía Inglesa India Oriental, y que venía de Londres con destino a Bombay, transportando una carga de trajes de lana y veinticinco mil libras de plata de ley.

El *Cassandra* era un poderoso barco, provisto de cuarenta cañones, pero su gente fue cogida por sorpresa y los otros les excedían en número y después de una breve batalla se vieron obligados a rendirse. Macrae, el capitán del *Cassandra*, vivió después la interesante experiencia de asistir a un debate en el que sus apresadores discutieron que debería hacerse con él. Debería dejarse en libertad? O conservarse como prisionero? O cortársele la cabeza? Tomó la palabra uno de los jefes piratas, un gigantesco negro barbudo que tenía una pierna de palo, que contó que una vez él había navegado a las órdenes de Macrae como marinero, y que proponía usar con él la clemencia, en atención a que era un viejo conocido suyo. De este modo Macrae y unos cuantos más fueron bajados a tierra en Madagascar. Todos los otros supervivientes del *Cassandra* se unieron a los piratas, de grado o por fuerza.

Este episodio tuvo una curiosa secuela literaria. Daniel Defoe lo incluyó en su conocida Historia de los Piratas. Robert Louis Stevenson, el novelista del siglo diecinueve, leyó este relato de Defoe, y usó el marinero de la pata de palo como base para crear el personaje de Long John Silver de *La Isla del Tesoro*, que es, posiblemente, la mejor novela de piratas que se ha escrito. Esta deferencia tenida con Macrae. Supuso para Taylor el comienzo de su declive; Macrae obtuvo un pasaje para otro barco que se dirigía a Bombay, donde presentó sus enojadas quejas y reunió una pequeña pero potente escuadra armada, con la que partió en pos de los piratas. Mientras tanto, la flota pirata incluyó también el *Cassandra*, navegó por el Océano Indico rumbo a Cochin, al sur de la India, donde la Compañía holandesa India Oriental mantenía un almacén y una factoría. Taylor vendió parte del cargamento del *Cassandra* a los respetables holandeses de Cochin y compró provisiones frescas; y de los holandeses supo noticias de Macrae. Las noticias se difundían rápidamente en aquella costa infestada de piratas; Macrae ya sabía también que Taylor estaba en Cochin, y salió en su busca. Taylor partió a toda prisa de Cochin, esquivó a Macrae y puso rumbo a la isla francesa de Bourbon (llamada ahora Reunión), en el centro del Océano, donde las autoridades francesas, como las holandesas daban a los piratas generosas facilidades; aunque, quizás, ante una fuerza de tal envergadura, no les quedaba otra alternativa. Camino de Bourbon, los piratas llevaron a cabo otra captura de importancia; un barco portugués de la India que regresaba de Goa a Lisboa. Este barco era de grandes dimensiones y poseía un gran valor. Iba cargado con tejidos de algodón y pimienta; pero también transportaba a un importante pasajero, el gobernador-general retirado de la India portuguesa, que regresaba a Lisboa llevando consigo una considerable fortuna conseguida con negocios particulares mientras desempeñaba su cargo. La mayor parte de esta fortuna eran diamantes. El gobernador francés de Bourbon ofreció un banquete al que fueron invitados Taylor y su prisionero portugués. Es un ejemplo curioso que ilustra las reglas de cortesía propias del siglo dieciocho; pero podemos sospechar que la conversación en la mesa debió resultar un tanto forzada.

Mientras en Bourbon los piratas discutían si ir primero al Mar Rojo, donde los diamantes serían vendidos más ventajosamente, o al Caribe, donde existía una gran demanda de mercancías indias de algodón, se decidieron por el Caribe, y navegaron en esa dirección por la ruta del Cabo de Buena

Esperanza, haciendo una sola escala en el Golfo de Delagoa, donde destruyeron una posta comercial holandesa y capturaron un barco holandés, que se hallaba anclado cargando esclavos en el Golfo. Dejaron libres a los esclavos e incendiaron el barco. El Cassandra fue visto seguidamente en 1723 descansando en Puerto Bello, en el Istmo de Panamá. El crucero de Taylor por el Océano Indico había durado cinco años. Se dijo que los dividendos de la compañía, una vez deducidos los gastos, ascendían a más de dos mil libras esterlinas por persona, en plata. Una vez vendido el producto de su saqueo en Puerto Bello, Taylor inició negociaciones para reincorporarse a la vida respetable. A través del capitán de un barco de guerra inglés, también en Puerto Bello, hizo una oferta a las autoridades de Jamaica, ofreciendo entregar todos sus barcos y pagar una fuerte suma de dinero a cambio de un indulto incondicional y una comisión en la Marina Inglesa. Esta oferta fue rechazada, como era fácil suponer, por temor a la posible reacción de la Compañía India Oriental. Taylor hizo entonces una oferta similar a las autoridades españolas de la Habana, y fue aceptada. Se convirtió en capitán del servicio de guarda-costas, cargo para el que era muy apto, dadas sus variadas experiencias anteriores. En cuanto a Macrae, dio por terminada la búsqueda de Taylor, fue designado gobernador de la factoría inglesa de Madras, al sur de India, desempeñó su cargo durante seis años con distinción y después se retiró a su tierra natal en Escocia con 100.000 libras, adquiridas en negocios particulares.

El servicio español de guarda-costas en el Caribe era conocido por su violencia. Considerando que empleaba a hombres de la calidad de Taylor para comandar sus barcos, esto era lo menos que se podía esperar, sobre todo teniendo en cuenta que los barcos habían de equiparse particularmente, y las tripulaciones de ellos deducían su remuneración de lo que sacaran con la venta del botín conseguido. Mi tercer relato se refiere a una víctima de esta violencia: el capitán Robert Jenkins. Todos aquellos que están familiarizados con la historia inglesa sabrán que la guerra que estalló en 1739 entre Inglaterra y España, por motivos relacionados con el comercio y la navegación en el Caribe, es descrita en los libros de texto ingleses como la guerra de la Oreja de Jenkins.

El capitán Jenkins de mi relato era el propietario de la famosa oreja, y la historia comienza en 1731. En esa época Jenkins se dedicaba al tráfico de esclavos y estaba comprándolos en Madagascar. Esto era ilegal; no porque hubiera ninguna objeción contra el tráfico en sí mismo, sino porque la Compañía india Oriental tenía el monopolio de todo el comercio del Océano Indico, y ninguna otra firma inglesa podía legalmente dedicarse a lo mismo. Jenkins, por consiguiente, era un contrabandista de esclavos. En 1731 se embarcó con un cargamento de esclavos con rumbo a las Indias Occidentales, los vendió en Jamaica, y cargó azúcar con destino a Inglaterra. Durante la travesía, cerca de la costa de Cuba, fue detenido por un barco guarda-costas español cuyos oficiales querían examinar el barco para ver si llevaba contrabando. Jenkins opuso resistencia, se desnudaron las espadas, y en la lucha que siguió, la oreja de Jenkins fue cortada de raíz por el tajazo de un sable. A su regreso a Inglaterra, Jenkins protestó por el tratamiento recibido, y exigió que se hiciera llegar por vía diplomática una protesta al gobierno español, con vistas a asegurarse una indemnización. Sin embargo, en esa época, los Ministros tenían un gran interés en mantener buenas relaciones con España. Temieron que si la historia de Jenkins llegaba a ser conocida públicamente podría originar un sostenimiento anti-español, por lo que les pareció prudente hacer callar a Jenkins. El conflicto se resolvió a la manera típica de entonces. Un eminente partidario del Ministerio, que era también director de la Compañía India Oriental, aceptó usar de su influencia para designar a Jenkins capitán de un barco de la Compañía. Al año siguiente Jenkins partió rumbo a la India. Esto fue un lanzamiento por todo lo alto para el antiguo traficante de esclavos. Un capitán de la India Oriental era un personaje de categoría, con acceso a muchas oportunidades lucrativas y con derecho a ser saludado, cuando se encontrara en Oriente, con una salva de nueve cañonazos. Jenkins tenía motivos para estar agradecido a los guarda-costas españoles. La oreja rebanada le había traído una suerte inesperada, y durante algunos años la llevó consigo, a manera de memento o talismán, guardada en el interior de una botellita de aguardiente.

El primer viaje que hizo con su oreja-talismán fue a Santa Helena y de allí a Bencoolen en Sumatra, regresando a Inglaterra con un cargamento de pimienta; el segundo, a Port Dauphin en Madagascar (esta vez legalmente, como capitán de la compañía) para recoger una carga de esclavos, de allí a Bombay y Calcuta por mercancías de algodón, y de nuevo regresó a Inglaterra. A la vuelta de este viaje encontró una creciente oleada de indignación contra España, proveniente sobre todo de las interferencias que los españoles hacían en el Caribe a los barcos ingleses. Este tema era de sobra conocido para Jenkins.

El tenía por costumbre, en las alegres noches de fiesta, una vez concluída la cena, cuando el vino corría abundantemente, mostrar la oreja embotellada y repetir la historia a todo aquel que quisiera oírlo; y algunos miembros del Parlamento, que querían presionar al gobierno para que declarara la guerra a España, pensaron que la historia era muy apropiada para usarla como propaganda antiespañola. En 1738 persuadieron a Jenkins a que contara la historia y exhibiera la oreja en la Cámara de los Comunes; sin, por supuesto, decir a los miembros que la lucha en la que Jenkins había perdido la oreja había tenido lugar siete años antes. La Cámara, adecuadamente incitada, dictó una furiosa determinación recomendando tomar represalias contra España. La desgracia de Jenkins no fue, desde luego, la única o principal causa de la guerra que estalló contra España en 1739; pero contribuyó, indudablemente, junto con otros episodios, a producir un sentimiento antiespañol en Inglaterra. Fue hábilmente explotado por los políticos antiespañoles, y es un ejemplo temprano y curioso de lo que hoy se llama la propaganda de las atrocidades.

El propio Jenkins no tomó parte en la guerra. Cuando ésta se declaró él había regresado al Oriente, camino hacia China. Los viajes a China eran los que mayores ganancias dejaban a los barcos de la Compañía India Oriental, y eran generalmente encomendados a los capitanes más antiguos, como lo era Jenkins ahora. Condujo su barco Bombay en busca de algodón en rama y a Tellicherry en busca de pimienta, con el propósito de vender estos productos en China, y de allí partió hacia Cantón donde le esperaba el té y la porcelana. En el viaje de regreso de Cantón a Bombay tuvo su último y más famoso encuentro con los piratas. Durante muchos años el príncipe de Maratha, Kanhoji Angré había estado gobernando un reino corsario con base en Gheria, en la costa occidental de la India, y había estado apresando a todos los barcos mercantes que se aproximaban a Bombay. Ni las autoridades mongoles ni los barcos armados de la Compañía India Oriental habían sido capaces de apresar o desalojar a Kanhoji Jenkins, en un poderoso barco de la Compañía, acompañado de cuatro veleros comerciales de propiedad particular, se enfrentó a la flota de Kanhoji cerca de Bombay y la desarticuló, hundiendo o destrozando la mayoría de los barcos piratas. Por esto fue premiado con el puesto de gobernador de Sta. Helena; pero solo desempeñó este cargo un año. En 1742 murió de unas fiebres que había contraído en Bombay y fue enterrado con honores militares.

Su carrera había sido variada y sobresaliente; típica, en los últimos años, de un experto capitán mercante; insólita, teniendo en cuenta que Jenkins se había convertido en capitán de India Oriental por accidente; pero también simbólica de la complejidad de las relaciones que interactuaban en el mundo comercial entre Oriente y Occidente.

Estos tres relatos y muchos otros parecidos, sugieren ciertos comentarios de carácter general sobre la naturaleza del comercio marítimo a principio del siglo dieciocho. La piratería era todavía, en aquella época, un riesgo común; siempre debía tenerse en cuenta en el cálculo que se hacía para las tarifas de los seguros, los gastos de los fletes y el precio de los productos transportados por mar. Los piratas más temibles eran europeos. Es verdad que los indios, árabes, malayos, chinos y muchos otros practicaban la piratería; pero por regla general la practicaban a un nivel modesto, local. Los piratas europeos, por otra parte, operaban con grandes y potentes barcos armados, en todos los océanos del mundo. Algunos de los famosos circunnavegadores Dampier, Cowley, Shelvocke- eran piratas, o habían sido piratas. Pero la piratería no era una profesión aparte; los piratas no eran una raza distinta. El mismo

hombre podía ser un corsario durante la guerra y un pirata en la paz. Un capitán podía dedicarse al comercio honrado un año y a la piratería el siguiente. Un pirata con éxito podía convertirse en oficial naval y los oficiales navales a veces cometían actos de piratería. Se podría incluso decir que los piratas desempeñaban una función económica: introdujeron un elemento de flexibilidad dentro del comercio que al menos en Oriente- habría podido haber quedado restringido a un rígido monopolio.

El Caribe había sido durante el siglo diecisiete la zona de más intensa actividad política del mundo, al menos entre los europeos; un criadero y un campo de entrenamiento de piratas. A comienzos del siglo dieciocho, como hemos visto, muchos piratas se trasladaron al Océano Indico. Este cambio sugiere un comentario más amplio sobre la interdependencia de las principales ramas del comercio europeo al otro lado del mar. Los piratas preferían actuar en zonas en las que los barcos transportaran habitualmente grandes sumas en metálico o en barras. La incidencia de la piratería, en cualquier área determinada, se regía por dos factores principales: la eficacia de la acción policial de los barcos de guerra contra los piratas, y la cantidad de lingotes que transportaban regularmente los barcos mercantes. La emigración de la piratería del Caribe al Océano Indico a comienzos del siglo dieciocho refleja estos dos factores: la intensificación de las patrullas navales en el Caribe, y un gran incremento de la cantidad de lingotes transportados regularmente de Europa a India y China, para financiar un comercio que se iba incrementando incesantemente.

La dificultad que existía en este comercio era que no había un equilibrio en la balanza de las importaciones y exportaciones. En Europa existía un mercado ávido de artículos orientales, sobre todo especias, textiles de algodón, seda, porcelana, té. No había en el Este, de hecho, mercado para los productos europeos. Las armas de fuego estaban en demanda, es verdad; pero el buen criterio de exportadas era puesto en duda, y no todos los gobernantes asiáticos querían que sus súbditos las compraran. El hermetismo del Japón hacia el comercio extranjero, por ejemplo, puede haberse debido en parte a un deseo de mantener las armas de fuego extranjeras fuera del alcance de los grandes feudatarios, los daimyo. La única forma segura de obtener los barcos mercantes europeos cargamentos de productos orientales, era pagando por ellos en metálico, preferiblemente en plata. La plata era escasa y apreciada en todo el Oriente; pero en Europa, gracias a la inmensa producción de Hispanoamérica, era abundante y relativamente barata. No olvidemos que el *Cassandra*, cuando fue capturado navegaba de Londres a Bombay, trasportando monedas de plata por valor de veinticinco mil libras.

La plata iba a ser gastada en la compra de artículos indios. Todos los barcos de las Compañías transportaban plata, casi toda ella por lo común en moneda española o mexicana, bien en reales de plata (conocidos como piastras en Oriente) o en pesos de a ocho, o en una mezcla surtida vendida a peso por sacos y conocida como reales de marca. Estas monedas podían siempre comprarse en Cádiz (donde todas las compañías de India Oriental mantenían agencias) o en Ámsterdam. Eran la moneda corriente más común y aceptada por todo Oriente. Cualquiera que fuera la moneda efectiva utilizada, la plata de ella procedía en su mayor parte de México o Perú. La corriente de plata que durante muchos años había fluido atravesando el Atlántico procedente de las Indias Occidentales, circulaba en los puertos y remansos del comercio europeo y volvía a derramarse -parte de ella- en el transporte del comercio europeo hacia el este sin la plata de América, la penetración Comercial europea en Asia habría sido imposible. Sin la plata de América, nuestros piratas del Océano Indico habrían encontrado muy poco en alta mar que mereciera la pena de ser robado. De esta manera, y además de muchas otras maneras más respetables, el Nuevo Mundo fue el que estimuló el despegue económico del viejo.

Muchas gracias.

