



## UvA-DARE (Digital Academic Repository)

### **Piratería y Antipiratería en Aguas del Sudeste Asiático y el Asia Oriental en el Siglo XIX = Piracy and Anti-Piracy In Southeast Asian and East Asian Waters In the 19th Century**

Kleinen, J.

**Publication date**

2018

**Document Version**

Final published version

**Published in**

Asia y el Museo Naval

[Link to publication](#)

**Citation for published version (APA):**

Kleinen, J. (2018). Piratería y Antipiratería en Aguas del Sudeste Asiático y el Asia Oriental en el Siglo XIX = Piracy and Anti-Piracy In Southeast Asian and East Asian Waters In the 19th Century. In R. Vega Piniella (Ed.), *Asia y el Museo Naval* (pp. 74-105). Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica.

**General rights**

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

**Disclaimer/Complaints regulations**

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

*UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (<https://dare.uva.nl>)*

# **PIRATERÍA Y ANTIPIRATERÍA EN AGUAS DEL SUDESTE ASIÁTICO Y EL ASIA ORIENTAL EN EL SIGLO XIX**

## **PIRACY AND ANTI-PIRACY IN SOUTHEAST ASIAN AND EAST ASIAN WATERS IN THE 19TH CENTURY**

John Kleinen

Profesor asociado emérito de la Universidad de Ámsterdam/  
Associate Professor Emeritus Amsterdam University<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Miembro a su vez del *Maritime Research Center* y editor de *Pirates, Ports and Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: ISEAS, 2010, capítulos 1 y 6.  
Also member of the Centre of Maritime Research and author and editor of *Pirates, Ports and Coasts in Asia, Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: ISEAS, 2010, chapters 1 and 6.

## Introducción

*Guerra, comercio y piratería. Trinidad indivisible*: este famoso lamento a cuenta de los navegantes ingleses de los siglos XVII y XVIII enunciado por Mefistófeles en el *Fausto* de Johann Wolfgang Goethe, todavía hoy puede salir a relucir si se habla de «piratería». Ya avanzado el siglo XIX, la piratería era una práctica osada y delictiva a la vez que audaz; pero además, la línea que separaba a gobernantes y plebeyos dedicados al comercio y al robo como dos caras de una sola moneda era muy fina<sup>2</sup>. La piratería marítima como tal sigue siendo un acto de depredación marítima violenta que pervierte el comercio.

Los términos «robo» y «asalto» no se circunscriben a la alta mar: también son aplicables cuando la seguridad personal se ve amenazada en zonas terrestres al no haber un único dirigente que tenga en sus manos el monopolio de la violencia. De los modos de vida marginales en la costa y el mar, la piratería era el más extremo; de ahí su preeminencia en los estudios sobre la complejidad de la vida en entornos costeros y marinos. Aunque con cierto dramatismo, la piratería es solo uno de los muchos usos ilegales que pueden hacerse del mar; otros son, por ejemplo, el contrabando y el tráfico de bienes y servicios, e incluso de seres humanos como esclavos. Muchas zonas del litoral asiático y sus terrenos adyacentes del interior comenzaron siendo sociedades fronterizas en las que se registraba todo tipo de actividades ilegales, ilícitas y solo medio legales. La economía política de la costa meridional china, por ejemplo, se basó históricamente en la convivencia entre gobernantes, campesinos, pescadores y la «espuma del mar», como en aquella época se llamaba a los piratas: colectividades geográficas móviles que existían desde tiempos muy anteriores a la edad moderna y persistían a la llegada a Asia de las compañías comerciales europeas que fundaron enclaves territoriales para monopolizar su presencia.

Las zonas costeras son áreas limítrofes, lugares de protesta y de fecundo intercambio. Son espacios marginales desde el punto de vista físico y social en tanto que delimitan la separación entre mar y tierra y constituyen una zona de contacto entre culturas. Estos factores los han hecho muy deseables en la actualidad y, en consecuencia, hoy son áreas sujetas a gran presión social y ecológica.

Mientras que por lo general se niega el vínculo entre bandidaje y campesinado, el que tiene con la piratería nunca se ha refutado. El famoso historiador francés Fernand Braudel subrayó que piratas y bandoleros fueron producto de las sociedades campesinas preindustriales. En el capítulo de su obra magna *La Méditerranée* con el título de «Misère et Banditisme», Braudel adujo que el bandidaje terrestre equivalía a la piratería en el mar y era «una pauta de conducta que viene de antiguo (...)». Desde los tiempos en que el mar albergó por vez primera sociedades cohesionadas,

---

<sup>2</sup> Véase esta ficción romántica basada en la tradición e inmortalizada en musicales y funciones de Hollywood, obra de William Schwenck Gilbert y Arthur Sullivan, *The Pirates of Penzance* (1879).

## Introduction

*War, Trade, and Piracy. Three in One, Indivisible:* This well known complaint of Mephistopheles in Johann Wolfgang Goethe's *Faust* about English seafarers of the seventeenth and eighteenth centuries is still relevant today when «piracy» is mentioned. Far into the nineteenth century piracy referred to reckless, criminal, yet daring, behavior, but also to the thin line between rulers and commoners who practiced trade and robbery as two sides of a coin<sup>2</sup>. Maritime piracy as such still is a subset of violent maritime predation and subsequent as an evil form of trade.

The terms «robbery» and «raiding» are not always confined to the high seas, but are also used when human security is threatened in terrestrial areas by the absence of the monopoly of violence in the hands of a single ruler. Piracy was also the extreme example of marginal coastal and maritime livelihoods and hence assumed a pivotal position in attempts to understand many of the complexities of coastal and marine settings. Piracy, although dramatic, is just one of the many illegal uses to which the sea can be put, the others being for example, smuggling, and trafficking of goods and services and even human beings as slaves. Many maritime coastal zones and their hinterlands in Asia started out as frontier societies in which all kinds of illegal, illicit and semi-legal activities took place. The political economy of the South China coast, for example, was historically based on an intrinsic cohabitation of rulers, peasants, fisher people, and the «froth of the sea» as pirates were known in those days. They belong to geographical mobile communities which existed long before modernity and persisted before the arriving of the European trade companies in Asia which tried to monopolize their presence in founding territorial enclaves.

Coastal zones are boundary areas, places of contestation, and cross-fertilization. They are naturally and socially marginal spaces in that they serve to demarcate the limit between sea and land, and the site of contact between cultures. Because of these factors, in contemporary times they have become highly desirable places and consequently areas subject to great social and ecological pressures.

While in general the link between banditry and peasantry is contested, that with piracy was never. The famous French historian Fernand Braudel has underlined the point that pirates and brigands should be understood as products of pre-industrial peasant societies. In a chapter of his magnum opus *La Méditerranée*, entitled «*Misère et Banditisme*», Braudel adduced the concept that banditry on land is the counterpart of piracy at sea and «a long established pattern of behavior (...). From the time when the sea first harbored coherent societies, banditry appeared, never to be eliminated»<sup>3</sup>. The complexity of the roles of brigands and buccaneers from the perspective of state formation is vividly described in the context of the emergence of Venice in the early sixteenth century. Bandits and pirates were deeply implica-

<sup>2</sup> See this romantic invention of tradition story, eternalized in musicals and Hollywood representations, written by William Schwenck Gilbert and Arthur Sullivan's *The Pirates of Penzance* (1879).

<sup>3</sup> BRAUDEL, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. London: William Collins Sons & Co Ltd, 1972, p. 743.

el bandidaje apareció para no ser desaparecer nunca»<sup>3</sup>. La complejidad de los roles del bandolero y el corsario en la formación del Estado está vívidamente descrita en el contexto de la eclosión de Venecia en los albores del siglo XVI. Bandidos y piratas estuvieron estrechamente unidos al proceso de centralización estatal: contribuyeron a «crear» estados, y los estados «creados» los persiguieron. Estos piratas atacaban y robaban a gentes ajenas a su propia colectividad no solo en beneficio propio y de sus familias, sino al final, a veces intencionadamente, a veces no, también del conjunto de su sociedad.

Muchos piratas o ladrones del mar, trabajaban mano a mano con las autoridades locales, y era fácil el paso de lo ilegal a lo legal, como sabemos por la vida y actos de ciertos piratas. En circunstancias en que los campesinos recurrían al bandidaje, el «arma de los débiles» en palabras de James Scott, los piratas no pasaban a la acción de forma espontánea, sino al servicio de élites y señores de la guerra que libraban sus propias batallas para someter o derrocar a otros actores de la formación de Estado. Es más, la historia del litoral asiático muestra que campesinos y artesanos ayudaban activamente a las autoridades a arrestar a los piratas.

Avanzando desde estos argumentos, hay otro ángulo desde el que puede verse la piratería marítima, y es que facilitó la penetración capitalista. Los pueblos saqueados por los piratas eran centros de tráfico fluvial y costero. El estadounidense Heyman<sup>4</sup> sugiere que algunos piratas actuaron como emprendedores militares que conectaban a los agricultores con los bandoleros a través de un mecanismo (forzado) de mercado, lo que fue llevando a una economía rural cada vez más monetizada. En un pasado mucho más remoto, los piratas ya habían desempeñado el papel de mercaderes, a diferencia de los uscoques de Senj y Fiume [actual Rijeka], en la costa nororiental del Adriático, que actuaron como «*diavoli uniti per rubare*» (demonios unidos para robar) y con los que «Venecia buscaba mantener sus privilegios mediante compromisos y sorpresas»<sup>5</sup>. Esto también puede aplicarse a la piratería de finales del siglo XVIII y principios del XIX en el sudeste asiático y en China. Y todavía se afirma a menudo como un axioma que la piratería marítima floreció allí donde el Estado era débil o prácticamente ausente. Poco a poco, fue aportando el pretexto para la forzosa y finalmente triunfante intrusión del Estado en las zonas rurales de la China meridional<sup>6</sup>.

¿Cambió todo esto cuando las potencias coloniales empezaron a desarrollar las áreas donde sus compañías comerciales se habían asentado para convertirlas en estados territoriales?

3 BRAUDEL, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Londres: William Collins Sons & Co Ltd, 1972, p. 743.

4 HEYMAN, J. McC. (ed.). *States and Illegal Practices*. Oxford y Nueva York: Berg, 1999.

5 BRAUDEL, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. Londres: William Collins Sons & Co Ltd, 1972, pp. 130-131.

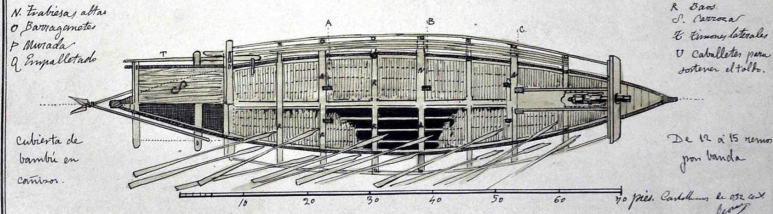
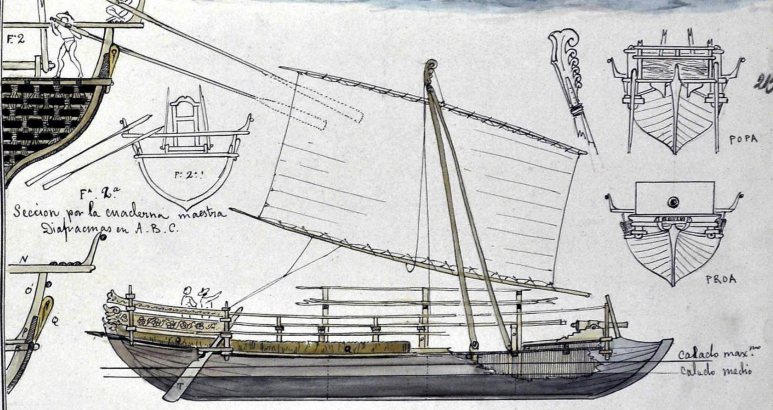
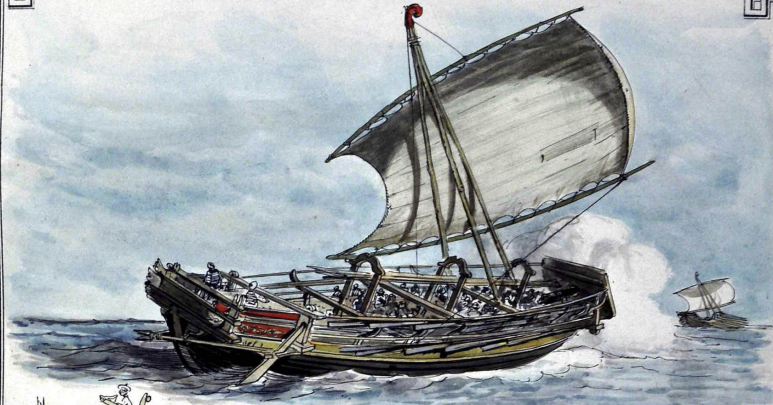
6 HEYMAN, J. McC. (ed.). *States and Illegal Practices*. Oxford y Nueva York: Berg, 1999, p. 39.



P

L. P. A

1417



N. Trasluzas altas  
 O. Barraganes  
 P. Murada  
 Q. Empalillado  
 Cubierta de bambú en cascos.

A. Bano  
 J. Mesera  
 E. Cinnos laterales  
 U. Calalotes para sostener el toldo.

De 12 a 15 remos por banda

De 12 a 15 remos por banda

70 pies longitud en el agua  
 1890

**PANCO PIRATÁ MALAYO**  
 Que fue apresado por nuestras fuerzas en Palanquinqui en 18...  
 y cuyo modelo se conserva en el Museo Naval.

Panco (garay) pirata malayo  
 Malay pirate panco (garay)  
 Rafael Monleón, c. 1880  
 AMN Ms. 2579 Tomo II 147



Mapa del sudeste asiático y Asia Oriental, con los mayores centros de piratería durante el siglo XIX: archipiélago de Lingga, archipiélago de Joló y el mar de la China Meridional  
 Map of Southeast and East Asia showing the major centers of piratical activities during the 19th century: Riau-Lingga archipel, Suku Archipel and the South China Sea

## El sudeste asiático y el Asia oriental

La piratería en aguas del sudeste asiático y el mar de la China Meridional se remonta posiblemente a los mismos periodos de la Antigüedad que en el mar Mediterráneo, cuando la línea que separaba la piratería de la represalia era muchas veces borrosa. Como en el hemisferio occidental, la piratería puede dividirse en tres categorías: parasitaria, episódica e intrínseca<sup>7</sup>. En los ejemplos dados antes, nos centrábamos en la piratería parasitaria y episódica por la que marinos y pescadores aplicaban sus equipos y aptitudes a fines ilegales, sobre todo cuando poderosas compañías monopolizaban el comercio en determinada zona o cuando factores climáticos o una reducción de ingresos afectaba a las poblaciones costeras. La piratería intrínseca

<sup>7</sup> ANDERSON, J.L. «Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation». *Journal of World History*. Vol. 6, nº 2, 1995, p. 88.

ted in a process of state centralization: they helped to «make» states, and states «made» persecuted them. These pirates attacked and robbed people outside their own community not only for personal benefit and that of their families, but as it turned out, unconsciously and unintentionally, also for their community at large.

Pirates or sea robbers often worked hand in glove with local authorities and the shift from what was illegal to what was legal was, as we know from certain careers of pirates, easily made. In incidents in which peasants resorted to banditry, in James Scott's phrase, one of the «weapons of the weak», pirates did not do so spontaneously, but as instruments of elites and warlords fighting their own wars against other state makers to subdue or overthrow them. Moreover, the history of the Asian coasts also shows that peasants and craftsmen actively assisted authorities in arresting pirates.

Moving on from these arguments, there is another angle from which we can observe maritime piracy and that is that the activities of pirates facilitated capitalist penetration. Pirates plundered villages which were hubs of riverside and coastal traffic. The American author Heyman<sup>4</sup> suggested that pirates sometimes behaved as military entrepreneurs who connected agriculturists with brigands through a (forced) market mechanism, which consequently led to an increased monetization of the rural economy. In a far more remote past, pirates had already performed the role of merchants, compared with the Uskoks of Segna and Fiume on the upper Adriatic coast who acted as «*diavoli uniti per rubare*» (devils united to rob) and with whom «Venice sought to maintain her privileges with compromises and surprises»<sup>5</sup>. This is equally apposite when applied to late eighteenth and early nineteenth century piracy in Southeast Asia and in China. And, already often is suggested, it seems axiomatic that maritime piracy flourished where the state was weak or virtually absent. Gradually it provided the pretext for the state's forcible and ultimately successful intrusion into the countryside of southern China<sup>6</sup>. Did this all change when colonial powers transformed and developed the areas where its trading companies had settled into territorial states?

## Southeast-East Asia

Piracy in the waters of Southeast-Asia and the South China Sea goes possible back to the same ancient periods as in the Mediterranean Sea, where the line between piracy and reprisal was often blurred. Like in the Western hemisphere, piracy can be categorized under three headings: parasitic, episodic and intrinsic<sup>7</sup>. In the above mentioned examples we focused upon parasitic and episodic piracy when seamen and fishers used their equipment and skills for illegal purposes, especially in times that powerful companies monopolized trade in a certain area or when climate factors or decline of

4 HEYMAN, J. McC. (ed.). *States and Illegal Practices*. Oxford and New York: Berg, 1999.

5 BRAUDEL, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*. London: William Collins Sons & Co Ltd, 1972, pp. 130-131.

6 HEYMAN, J. McC. (ed.). *States and Illegal Practices*. Oxford and New York: Berg, 1999, p. 39.

7 ANDERSON, J.L. «Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation». *Journal of World History*. Vol. 6, No. 2, 1995, p. 88.



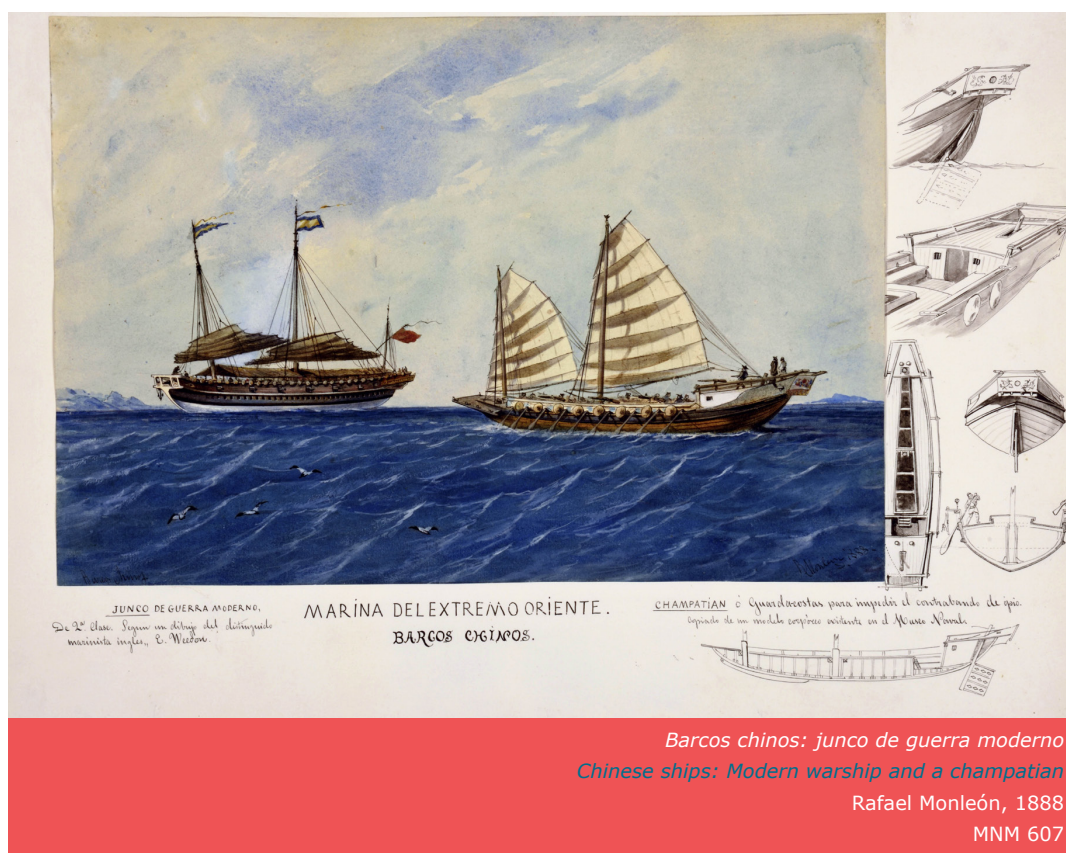
pasó a ser parte integral en la formación de los Estados, como muestran los ejemplos de Venecia y la China de la dinastía Qing.

Por lo general, el auge de la piratería en el sudeste asiático y en el mar de la China Meridional a finales del siglo XVIII y en el XIX no guarda relación directa con las políticas comerciales monopolistas de las potencias occidentales; en este caso, los dominios coloniales español, británico y holandés. Los estados territoriales coloniales que surgieron en las áreas donde se habían asentado las compañías comerciales prohibieron, hasta donde les fue posible, las prácticas ilegales e ilícitas de las comunidades que migraban a la periferia de las fronteras geográficas de sus estados. Españoles, británicos y holandeses hicieron frente a las formas tradicionales de piratería registradas en toda la región, como cuando pescadores y comerciantes se convertían en ladrones ocasionales, sobre todo durante periodos de recesión en los sectores a los que se dedicaban habitualmente. La piratería a tiempo parcial sucedió en todas partes sin plantear en sí misma una amenaza a las potencias coloniales. En el siglo XIX, los holandeses intentaron por vez primera reducir la pobreza costera que alimentaba a la piratería en su reino de las Indias Neerlandesas. Reubicaron a los moradores y, más tarde, y de una manera que da escalofríos porque recuerda a los debates actuales sobre cómo combatir el terrorismo, la potencia colonial holandesa regresó al uso de la fuerza<sup>8</sup>. Como muy tarde, ya a mediados del siglo XIX las naciones europeas, España, Portugal, Gran Bretaña, Holanda y Francia en distintos momentos, aplicaban tácticas antipiratería en aguas asiáticas. Gran Bretaña había tomado la iniciativa en diversas ocasiones, lo que culminó en una *Pax Britannica* que prácticamente redujo la marítima piratería a un hecho del pasado.

También es reseñable un segundo fenómeno. Cuando la piratería se transformó en una ocupación a tiempo completo, como en las islas frente a las costas de Singapur a la entrada del estrecho de Malaca, con el nombre geográfico de archipiélago de Lingga, se hizo más peligrosa al producirse en una zona donde británicos y holandeses todavía no habían establecido claras fronteras. En este entorno, las élites locales participaban de colectivos dedicados a asaltar y saquear. Al imponer su dominio indirecto sobre parte de estas islas, británicos y holandeses intentaban evitar la confrontación directa por temor a que pudiera dañar sus intereses diplomáticos y comerciales. Los piratas de esta zona rara vez atacaban a barcos mercantes europeos, temiendo las duras represalias de los gobiernos bajo cuya bandera navegaban. Se hizo una excepción para los barcos chinos y de otros lugares. Cuando sufrían el ataque de piratas, sus propietarios o sus gobiernos locales representativos no tenían capacidad de reacción. Durante la primera mitad del siglo XIX, los sultanatos de las islas Lingga gozaron de un considerable grado de autonomía que británicos y holandeses respetaron, sin iniciar jamás ninguna verdadera campaña naval ni militar contra estos sultanatos.

<sup>8</sup> PEARSON, Michael. «Piracy in Asian Waters: Problems of Definition». Kleinen, John; Ossewijer, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, pp. 19-24.





Barcos chinos: junco de guerra moderno  
Chinese ships: Modern warship and a champatian  
Rafael Monleón, 1888  
MNM 607

incomes affected coastal populations. Intrinsic piracy became an integral part of state-formation as the examples of Venice and Qing-China showed.

Generally, the rise of piracy in the late eighteenth and nineteenth century in Southeast Asia and in the South China Sea is not directly related to the monopolistic trade policies by Western powers, in this case, Spanish, British and Dutch colonial rule. The territorial colonial states that developed in areas where trading companies had settled, banned as much as they could illegal and illicit practices of migrating communities to the periphery of the geographical boundaries of their states. The Spanish, the British and the Dutch dealt all with traditional forms of piracy that occurred in the whole region when fishermen and traders acted as occasional thieves especially during the low tides of their work. Part-time piracy occurred everywhere without threatening the colonial powers per se. In the nineteenth century, the Dutch first tried to reduce the coastal poverty which bred piracy in their realm of Netherlands Indies. They resettled people and later, in a way eerily reminiscent of modern discussions on how to combat terrorism, Dutch colonial power reversed to use force<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> PEARSON, Michael. «Piracy in Asian Waters: Problems of Definition». Kleinen, John; Ossewijer, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, pp. 19-24.

Uno se pregunta si el impacto de la expansión marítima sobre las redes de asaltos y saqueos, y por tanto sobre la piratería en general, fue tan grande como el que tuvo en otro rincón periférico del Imperio colonial neerlandés, las Cébeles surorientales, desde 1820 a finales del siglo XIX. Con buen ojo para el detalle, la estudiosa holandesa Esther Velthoen describe las cambiantes alianzas de poder de las élites locales que abandonaron el asalto mutuo para hacerse intermediarias entre el poder colonial y sus aliados o súbditos locales. El posterior establecimiento de la *Pax Neerlandica* no puso fin a la piratería, pero sí la relegó a otras partes de la colonia hasta que la potencia colonial logró afirmar su autoridad también en esas regiones<sup>9</sup>.

Otra categoría de piratería marítima es la caza de mano de obra en los dominios, entre otros lugares, del Sultanato de Sulu, un archipiélago situado al noroeste de Borneo, entre las esferas de influencia de españoles, británicos y holandeses. Anderson<sup>10</sup> denomina parasitaria a este tipo de piratería, ya que permitía a las localidades costeras mantener una postura de creciente independencia de las autoridades locales y coloniales.

Como el australiano James Warren explicó en el capítulo anterior, los gobernantes locales de la Zona Sulu aprovecharon la oportunidad de expandir su comercio exterior acelerando sus expediciones marítimas de robo y saqueo con vistas a capturar esclavos para el puerto esclavista de Joló, que al mismo tiempo era sede de un Sultanato y puerto regional de depósito. En otros libros, Warren<sup>11</sup> describe en gran detalle las pautas de la importación de esclavos, variable que él aduce como la principal razón del aumento de la población de Joló varias veces por encima de su tamaño original. La consecuencia de ese desarrollo demográfico fue que los cautivos y su descendencia empezaron a dominar a la sociedad indígena. Los temores de los españoles a la injerencia británica y holandesa fueron el detonante de una guerra por la esclavitud que no solo precipitó la caída de Joló, sino también la incorporación de toda la Zona Sulu a los dominios españoles de Filipinas.

Según Warren, «España decidió librar una «guerra marítima» defensiva en aguas filipinas contra los «piratas» iranun y balanguingui en la isla de Mindanao creando factores disuasorios para los asaltos, tales como las patrullas y la construcción de defensas costeras y de barcos de vela filipinos como el *vinta* y el *balangay*<sup>12</sup>. Se prefería estos métodos a una estrategia preventiva contra los principales centros de los iranun y balanguingui, como el ataque y la toma del puerto de Joló. «Tal

9 VELTHOEN, Esther. «Pirates in the Periphery: Eastern Sulawesi 1820-1905». Kleinen, John; Ossewiler, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, pp. 200-221.

10 ANDERSON, J.L. «Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation». *Journal of World History*. Vol. 6, nº 2, 1995, p. 88.

11 WARREN, James Francis. *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*. Honolulu: University of Hawaii Press, 2007 [1981].

12 WARREN, James Francis. «The Port of Jolo: International Trade and Slave Raiding». Kleinen, John; Ossewiler, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, p. 181.



From at least the mid-nineteenth century, European nations enforced anti-piracy tactics in Asian waters, including at various times Spain, Portugal, Great Britain, the Netherlands and France. Britain had arguably taken the lead at various occasions resulting in a *Pax Britannica* that made maritime piracy almost become a thing of the past.

A second phenomenon also has to be mentioned. When piracy became a full-time job, however, like on the islands in front of Singapore at the entry of the Street of Malacca, geographically known as the Riau-Lingga archipelago, it became more dangerous because it occurred in an area where the British and the Dutch had not yet settled clearly their borders. Here, communities engaged into raiding and plundering in which local elites participated. By imposing indirect rule upon parts of these islands, the British and the Dutch tried to avoid a direct confrontation fearing that it could hurt their diplomatic and commercial interests. Pirates in this area seldom attacked European trading vessels, fearing harsh retaliation from the governments under which flag these ships operated. An exception was made for Chinese and other native ships. When attacked by pirates, their owners or their representative local governments were not able to react. The sultanates of Riau-Lingga enjoyed during the first half of the 19th century a considerable degree of autonomy, respected by the British and the Dutch who never engaged in an effective naval or military campaign against these sultanates.

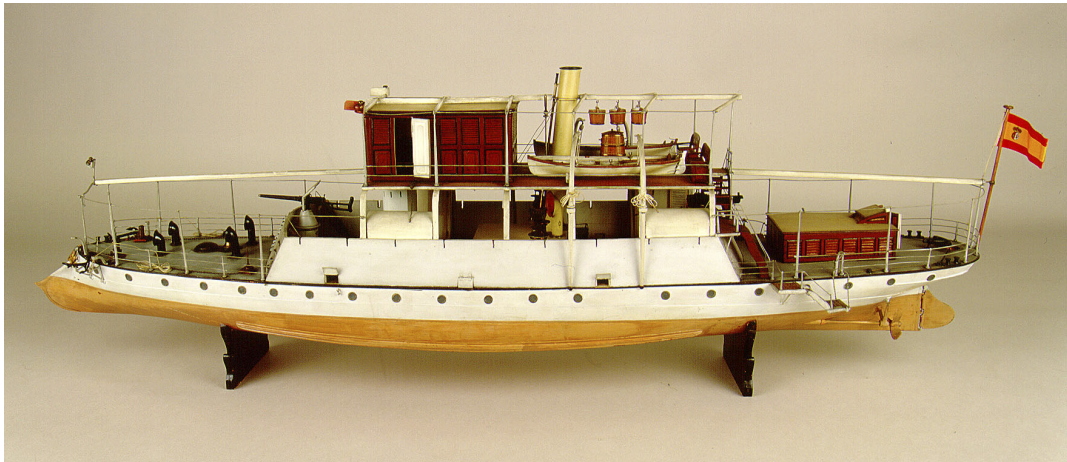
One wonders how the impact of colonial maritime expansion on raiding and raiding networks could have developed here, and consequently on piracy in general, as it had developed in another corner near the fringes of the Dutch colonial empire in Eastern Sulawesi since 1820 until the end of the nineteenth century. With a keen eye for detail, the Dutch scholar Esther Velthoen describes the shifting power alliances of the local elites who abandoned mutual raiding to become intermediaries between the colonial power and their local allies or subjects. The subsequent establishment of the *Pax Neerlandica* did not lead to the end of piracy, but relocated it to other parts of the colony until the colonial power also managed to assert its authority in these regions as well<sup>9</sup>.

Another category of maritime piracy is the hunt for labour in the realms, among other places, in the Sulu sultanate, an archipelago to the northeast of Borneo, between Spanish, British and Dutch spheres of influence. Anderson<sup>10</sup> calls it parasitic piracy permitting coastal communities to maintain an increasing position of independence from local and colonial authorities.

As the Australian author James Warren explains in this book/Catalogue, local rulers in the Sulu Zone took the opportunity to expand their external trade and speed-

<sup>9</sup> VELTHOEN, Esther. «Pirates in the Periphery: Eastern Sulawesi 1820-1905». Kleinen, John; Ossewijer, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, pp. 200-221.

<sup>10</sup> ANDERSON, J.L. «Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation». *Journal of World History*. Vol. 6, No. 2, 1995, p. 88.



Modelo de las cañoneras General Blanco y Lanao  
Model of the gunboats General Blanco y Lanao

MNM 1434



estrategia», continúa Warren, «no beneficiaba a la administración de Manila, que estaba en la irónica posición de desarrollar comercio regional con Sulu, un comercio basado inadvertidamente en el esclavismo y la piratería que tan religiosamente denostaban»<sup>13</sup>. «A ojos de holandeses y británicos, los iranun y balanguingui eran el azote de los mares desde Papúa al estrecho de Malaca. Holandeses y británicos comprendieron que si los dejaban estar, crecerían, se harían más peligrosos y se equiparían con tecnología cada vez más compleja para sus asaltos»<sup>14</sup>.

Resumiendo su investigación sobre Joló y las conexiones entre el comercio internacional y los ataques para capturar esclavos, James Warren afirma que «(A)ntes de 1848, la política española contra los iranun y balanguingui se basaba en principios de contención; periódicamente se enviaban expediciones navales para destruir el comercio y las localidades esclavistas y sus protectores de la tribu taosug. Sin embargo, a mediados del siglo XIX, las autoridades españolas habían decidido anexarse varios de los sultanatos musulmanes del sur, incluido Sulu»<sup>15</sup>. Había también en juego intereses geopolíticos de fondo que impedían a británicos y holandeses expandir sus esferas de interés coloniales. El advenimiento de las cañoneras de vapor y de las tácticas de divide y manda llevó al cierre del mercado de esclavos en Joló, lo que obligó al sultán a firmar un tratado con España<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> *Ibíd.*, p. 181.

<sup>14</sup> *Ibíd.*, p. 180. Véase también LOYRE, Ghislaine. «Living and Working Conditions in Philippine Pirate Communities, 1750-1850». Starkey, David J. et al. (ed.). *Pirates and privateers: new perspectives on the war on trade in the eighteenth and nineteenth centuries*. Exeter: University of Exeter Press, 1997, pp. 69-86.

<sup>15</sup> WARREN, James Francis. «The Port of Jolo: International Trade and Slave Raiding». Kleinen, John; Ossewijer, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, p. 195.

<sup>16</sup> *Ibíd.*

ed-up their maritime expeditions for plunder and theft to capture slaves for Jolo's slaving port, which was at the same time the seat of a sultanate and a regional entrepot. Elsewhere Warren<sup>11</sup> describes in great detail the pattern of slave imports, the explanation which he adduces as the main reason for the rise in the population of Jolo, which was several times larger than original one. The consequence of this demographic development was that captives and their descendants began to dominate the indigenous society. Spanish fears of the encroachment of British and Dutch influence triggered a war on slavery, precipitating not only the demise of Jolo, but also the incorporation of the whole Sulu zone into the Spanish realm of the Philippines.

According to Warren «Spain chose to wage a defensive «sea war» in Philippine waters against the «pirates» of Iranun and Balangingi on the island of Mindanao by creating deterrents to raiding such as cruising, construction of coastal defenses, and building Philippino sailing vessels like the *vinta* and the *barangyan*<sup>12</sup> (2010:181). These methods were preferred over a pre-emptive strategy against the principal centers of Iranun and Balangingi, like raiding and the occupation of the port of Jolo. «Such a strategy», Warren continues, «was not in the best interests of the Manila administration which was in the ironic position of developing regional trade with Sulu, a trade that was inadvertently predicated on the slaving and piracy it so religiously decried»<sup>13</sup>. «In the eyes of the Dutch and British the Iranun and Balangingi were considered the scourge of the seas from Papua to the Strait of Malacca. The Dutch and British realized that if they ignored them they would become bigger, more dangerous, and equipped with ever more sophisticated raiding technology»<sup>14</sup>.

Summarizing his research about Jolo and the connections between international trade and slave raiding James Warren states that «(P)rior to 1848, Spanish policy against the Iranun and Balangingi was based on principles of containment; periodic naval expeditions were sent to destroy the shipping and communities of the slave raiders and their Taosug patrons. However, by mid-nineteenth century, the Spanish authorities had decided to annex a number of the Muslim sultanates in the south, including Sulu»<sup>15</sup>. In the background geopolitical interests were at stake preventing the British and Dutch from expanding their colonial spheres of interest. The advent

11 WARREN, James Francis. *The Sulu Zone, 1768-1898: The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*. Honolulu: University of Hawaii Press, 2007 [1981].

12 WARREN, James Francis. «The Port of Jolo: International Trade and Slave Raiding». Kleinen, John; Ossewiler, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, p. 181.

13 Ibid, p. 181.

14 Ibid p. 180. See also LOYRE, Ghislaine. «Living and Working Conditions in Philippine Pirate Communities, 1750-1850». Starkey, David J. et al. (ed.). *Pirates and privateers: new perspectives on the war on trade in the eighteenth and nineteenth centuries*. Exeter: University of Exeter Press, 1997, pp. 69-86.

15 WARREN, James Francis. «The Port of Jolo: International Trade and Slave Raiding». Kleinen, John; Ossewiler, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, p. 195.

Por ejemplo, los asaltos a mano armada en la Zona Sulu, más conocidos como «ataques moros», fueron el tipo de robo marítimo más audaz y peligroso para las potencias occidentales en el sudeste asiático. Estrictamente hablando, los robos de Sulu no eran la clásica piratería de alta mar, tal como sugieren estudiosos filipinos como Non<sup>17</sup>, sino el asalto y expolio de áreas costeras del Sudeste asiático en busca de mano de obra humana. No eran solo actos de bandidaje, sino un fenómeno cultural en tanto que búsqueda de recursos escasos que darían poder y prestigio a las élites. Los piratas de Sulu eran especialistas que trabajaban para varias localidades cuyas élites pagaban las expediciones. Los esclavos eran forzados a trabajar en la pesca y la agricultura, dejando a los propietarios libres para hacer otras cosas.

Sin embargo, desde el punto de vista de los diversos gobiernos coloniales, todos estos ataques eran piratería y acabaron siendo un problema de orden. Como los franceses en el Vietnam colonial, los españoles y luego los británicos y holandeses en el resto del sudeste asiático etiquetaron de «pirata» o «acto de piratería» a todos y cualquier cosa que se opusiera con violencia a su política colonial.

A finales del siglo XIX, las autoridades coloniales todavía no habían tomado medidas contra la piratería de un modo que convenciera a los contemporáneos de su efectividad<sup>18</sup>. La antropóloga Jennifer Gayno resumió con brillantez cuestiones de perspectiva sobre a quiénes se consideraba piratas o bandoleros del mar<sup>19</sup>. El mejor ejemplo es una fuente contemporánea como J.H.P.E. Kniphorst<sup>20</sup>, un funcionario colonial, que mostró con fervorosa vehemencia que la piratería cundía en todo el archipiélago Malayo, y urgió a las autoridades a tomar medidas contra ella.

Dependiendo de la zona geográfica, las potencias coloniales actuaron de distintas maneras, pero fueron aprendiendo que los problemas terrestres tenían poco valor en la mar. Tras décadas de improvisación, se dieron cuenta de que para suprimir la piratería necesitaban mantener un delicado equilibrio entre la recogida de información, el respeto de las fronteras y el uso de tácticas<sup>21</sup>. Un ejemplo de en qué podía acabar este equilibrio quedó claro en 1897 cuando un embargo sobre el tránsito de armas en la Zona Sulu no se respetó ni un año, ya que el conflicto hispano-estadounidense volvió a hacer lucrativo el contrabando de armas<sup>22</sup>. Una muestra de esta ambigüedad fue el uso de cañoneras españolas para eliminar un

17 NON, Domingo M. «Moro Piracy during the Spanish Period and Its Impact». *Southeast Asian Studies*. Vol. 30, nº 4, marzo 1993.

18 Véase los ejemplos citados por À Campo 2010.

19 GAYNO, Jennifer L. «Piracy in the Offing: The Law of Lands and The Limits of Sovereignty at Sea». *Anthropological Quarterly*. Vol. 85, nº 3, 2012. Véase también LAPIAN, Adrian B. «Violence and Armed Robbery in Indonesian Sweat». Kleinen, John; Ossewiler, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010.

20 KNIPHORST, J.H.P.E. «Historische Schets van den Zeeroof in den Oost-Indischen Archipel». *Tijdschrift voor het Zeewezen*, 1875-1879.

21 WARREN, 2010: p. 197; 2007: pp. 276, 382-383. TEITLER 2002: pp. 69-71. CAMPO 2003: p. 105.

22 TAGLIACOZZO, Eric. «Kettle on a Slow Boil: Batavia's Threat Perceptions in the Indies' Outer Islands, 1870-1910». *Journal of Southeast Asian Studies*. Vol. 31, nº 1, 2000, p. 308.



of steam gunboats and divide and rule tactics led to the closing down of the slave market in Jolo which forced the sultan to sign a treaty with Spain<sup>16</sup>.

The Sulu robberies or better known as «Moro raids» for example were a form of sea robbery in Southeast Asia and the most daring and dangerous ones for the Western powers. Strictly spoken, the Sulu robberies were not a classical case of maritime piracy at the high seas as is suggested by Philippine scholars like Non<sup>17</sup>, but plundering of coastal areas in Southeast Asia in search of human labour power. It was not just an act of brigandage, but a cultural phenomenon in terms of a search after scarce resources that power and prestige would give to elites. The Sulu pirates were specialists who worked for a number of communities of which the elites paid for the expeditions. The slaves were obliged to keep the fishing industry and the agriculture running to enable their owners to do other things.

Seen from the various colonial governments, however, all these raids equated piracy and it became a law and order problem. Like the French in colonial Vietnam, the Spanish and later the British and the Dutch in the rest of Southeast Asia labeled everybody and everything that conflicted in a violent way with their colonial policies as «pirate» or as «acts of piracy».

At the end of the 19th century, anti-piracy measures were still not taken in a way that contemporaries were convinced of the effects of the various measures taken by colonial authorities regarding the problem<sup>18</sup>. The anthropologist Jennifer Gayno summarized brilliantly matters of perspective regarding who was seen as a pirate, or sea bandit<sup>19</sup>. The best example is a contemporary source like J.H.P.E. Kniphorst<sup>20</sup>, a colonial official, who showed with a zealous fervor that piracy occurred everywhere in the Indian Archipel, and urged the authorities to take measures against it.

Depending on geographical area, colonial powers acted in different ways, but gradually they learned to understand that land based problems had limited value on sea. They realized after decades of improvisation that suppression of piracy was a delicate play based on gathering intelligence, respecting boundaries and using tactics<sup>21</sup>. An example how this play could end became clear in 1897 when an embargo on the passage of arms in the Sulu Zone was upheld less than a year, because the Spanish-American conflict again made gun running lucrative<sup>22</sup>. The use of Spanish

16 Ibid.

17 NON, Domingo M. «Moro Piracy during the Spanish Period and Its Impact». *Southeast Asian Studies*. Vol. 30, No. 4, March 1993.

18 See the examples quoted by À Campo 2010.

19 GAYNO, Jennifer L. «Piracy in the Offing: The Law of Lands and The Limits of Sovereignty at Sea». *Anthropological Quarterly*. Vol. 85, No. 3, 2012. See also LAPIAN, Adrian B. «Violence and Armed Robbery in Indonesian Sweat». Kleinen, John; Ossewiler, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010.

20 KNIPHORST, J.H.P.E. «Historische Schets van den Zeeroof in den Oost-Indischen Archipel». *Tijdschrift voor het Zeewezen*, 1875-1879.

21 WARREN, 2010: p. 197; 2007: pp. 276, 382-383. TEITLER 2002: pp. 69-71. CAMPO 2003: p. 105.

22 TAGLIACCOZZO, Eric. «Kettle on a Slow Boil: Batavia's Threat Perceptions in the Indies' Outer Islands, 1870-1910». *Journal of Southeast Asian Studies*. Vol. 31, No. 1, 2000, p. 308.



alboroto antiestadounidense en 1898 con la excusa de combatir la piratería en torno al lago Lánao, en la isla de Mindanao y dentro de la Zona Sulu<sup>23</sup>.

¿Vieron al principio las potencias coloniales la piratería en el sudeste asiático como un problema naval, y gradualmente comprendieron que había otros factores más potentes en juego? Los gobernantes y comerciantes locales no adoptaron el previsible recurso de protegerse mediante el antiguo y eficaz sistema del convoy<sup>24</sup>. Que los barcos navegaran por un corredor marítimo, incluso protegidos por buques navales, no era costumbre entre los comerciantes de Sulu ni otros indígenas. No existía el fenómeno de una «armada» de galeones españoles, o convoy armado, que comerciara entre Manila y Acapulco en los siglos XVI y XVII. La protección ofrecida a barcos mercantes coloniales se reducía a la tecnología y al conocimiento de las rutas comerciales y la navegación. Combatir la piratería en una gran área geográfica resultó ineficaz dada la capacidad de las Marinas coloniales y su escaso conocimiento de las maniobras y los destinos de los piratas. Otro problema era lo difícil que resultaba blindar a los intrusos las remotas áreas interiores de largas líneas de costa. Fue una guerra asimétrica que recuerda a la guerra de guerrillas del siglo XX. Las fuerzas militares regulares eran demasiado voluminosas y poco manejables como para responder a los constantes movimientos de los enemigos. Una pionera contrainsurgencia fue la respuesta<sup>25</sup>.

Al final, solo dos opciones siguieron abiertas: ofrecer a los piratas y a sus apoyos un modo de vida alternativo y convertirlos en contribuyentes en aquel territorio. La otra opción era demarcar los límites jurisdiccionales del mar para establecer a quién correspondía imponer la ley y el orden. Nada más reconocer los holandeses que la Zona Sulu correspondía a los españoles, pudieron dejar en sus manos los tratos con el Sultanato y el objetivo de quebrantar la piratería. Lo mismo sucedió en el archipiélago de las Lingga: el reconocimiento británico de que esta zona era territorio colonial neerlandés ayudó a los holandeses a tomar medidas eficaces para eliminar la piratería en estas aguas y sus alrededores<sup>26</sup>. Algunas de estas medidas solo sirvieron a corto plazo.

## El sudeste asiático y China

La piratería de Asia oriental difirió de la piratería del sudeste asiático en diversos puntos, al no estar asociada a múltiples estados pequeños enfrentados entre sí y amenazados y dominados por potencias imperiales y coloniales. La piratería a lo

<sup>23</sup> Véanse los modelos de cañoneras *General Blanco* y Lánao hechos en Hong Kong y diseñados por un ingeniero español. MNM 1434.

<sup>24</sup> TEITLER, Ger. «Piracy in Southeast Asia: A Historical Comparison». *MAST*. Vol. 1, nº 1, 2002, p. 70.

<sup>25</sup> El diario del capitán de fragata de la Armada española don José María Halcón y Mendoza (1836) en el que describe un viaje por mar para visitar al sultán de Sulu y ofrecerle un acuerdo diplomático con España podría considerarse desde esta perspectiva como un intento de recabar toda la información posible para preparar la contrainsurgencia. Su travesía terminó con un acuerdo (?) (documento AMN Ms. 211 en el Museo Naval).

<sup>26</sup> WARREN 2010: p. 197; 2007: pp. 276, 382-383. TEITLER 2002: pp. 69-71.



gunboats in 1898 to suppress an anti-American uproar under the pretext of fighting piracy around lake Lanao on the island of Mindanao and part of the Sulu-zone shows this ambiguity<sup>23</sup>.

Was piracy on Southeast-Asia by the colonial powers first seen as a naval problem, gradually it occurred to them that other factors were more powerful at work. Local rulers and traders did not comply to the expected behavior of protecting themselves by the age-old and successful convoy system<sup>24</sup>. Sailing in ships following a shipping lane and even protected by naval ships was not a custom held by the Sulu and other indigenous traders. There was not such a phenomenon as an «armada» of an armed convoy of Spanish galleons, trading between Manila and Acapulco in the 16th and 17th century. Offering protection of colonial merchant ships was limited to technology and knowledge of trading routes and navigation. Fighting piracy upon a large geographical scale proved to be ineffective given the capacity of the colonial navies, while knowledge about the piratical maneuvers and destinies was limited. Another problem was that remote inland areas with long coastal lines were difficult to seal off for intruders. It was a type of asymmetrical warfare resembling the way guerrilla wars were fought in the twentieth century. Regular military forces were too bulky and unwieldy to pinpoint the volatile movements of the enemies. Counter-insurgency *avant la lettre* was the answer<sup>25</sup>.

At the end, only two options remained open: offering pirates and their helpers an alternative livelihood, pinpointing them as tax payers on the ground. The other option was demarcating the lines of jurisdiction on the open seas to establish who was responsible for the law and order measures. As soon as the Dutch recognized that the Spanish were responsible for the Sulu zone, they could leave it them to handle the sultanate and to crack on piracy. The same was the case in the Riau-Lingga archipelago. The British recognition that this area was Dutch-colonial territory helped the Dutch to take effective measures to suppress piracy in and around these waters<sup>26</sup>. Some of these developments only were a success at short notice.

## East-Asia and China

Piracy in East Asia differed from piracy in Southeast Asia in a number of ways because it was not associated with a multiplicity of small, contending states, threatened and dominated by imperial and colonial powers whereas piracy along the coast

---

23 See the models of gunships «general Blanco» and «Lanao» made in Hong Kong and designed by a Spanish engineer. MNM 1434.

24 TEITLER, Ger. «Piracy in Southeast Asia: A Historical Comparison». *MAST*. Vol. 1, No. 1, 2002, p. 70.

25 The Diary of Frigate captain of the Spanish Royal Navy Don José María Halcón y Mendoza (1836) in which he describes a sea voyage to the Sultan of Sulu to offer a diplomatic agreement with Spain might be regarded from this perspective as an attempt to gather information as much as possible and thus as a preparation for counterinsurgency. His voyage ended with an agreement (?) (document AMN Ms. 211 in Naval Museum).

26 WARREN 2010: p. 197; 2007: pp. 276, 382-383. TEITLER 2002: pp. 69-71.

largo de las costas de la China Meridional se situaba en la periferia, geográfica y económica, de un imperio grande pero menguante<sup>27</sup>.

Las regiones costeras de la China Meridional fueron entre 1750 y 1850 un escaparate que incitaba a los gobernantes locales a hacerse con el control de las actividades marítimas. En medio de estas fluctuaciones, luchaban por el control las autoridades locales, las grandes dinastías y diversas coaliciones, las sociedades secretas, entre ellas. Los soberanos manchúes de la dinastía Qing no mostraron gran interés por las actividades marítimas locales y desincentivaron muchas de ellas, como el comercio en aguas extraterritoriales. Claramente, los emperadores manchúes no supieron aprovechar el capital marítimo que había caído en sus manos al conquistar China. Cuando se hicieron dueños de la tierra, el sur era rico en marinos avezados y, sobre todo, como por ejemplo en la provincia de Fujian, frente a Taiwán, se creó una flota mercante bastante activa en el comercio exterior. No obstante, puede que esta «indiferencia» también tuviera relación con su reticencia hacia las actividades monopolísticas de ciertas dinastías o grupos regionales respecto a la economía local<sup>28</sup>.

Históricamente, la piratería marítima había sido sinónimo de actos delictivos como el asalto y robo a mano armada, pero a lo largo de la historia su naturaleza y las condiciones de su aparición y actividad han ido cambiando. Como ha demostrado convincentemente Robert Antony, historiador de la piratería china<sup>29</sup>, la naturaleza de la piratería cambió en Asia como lo hizo en Occidente: la sentencia de Goethe de que guerra, comercio y piratería eran una trinidad también es aplicable a las prácticas corrientes durante el periodo Ming y las primeras dinastías Qing. Apartándonos levemente de las categorías de piratería que propone Andersons<sup>30</sup>, podemos distinguir en el mar de la China Meridional otras tres formas de piratería que se solapaban: piratería oportunista, profesional y autorizada. La piratería oportunista o parasitaria siempre ha sido el modo en que la inmensa mayoría de mercaderes, pescadores y marinos se desviaban de la búsqueda legal de sustento para volver sus ojos a actividades ilícitas e ilegales: desde un punto de vista estrictamente legal, eso los transformaba en piratas. La piratería profesional, como indica su nombre, estaba mejor organizada, bien preparada, y se llevaba a cabo en una escala mucho mayor que la piratería oportunista. La existencia de grandes ligas o sindicatos criminales de piratas se convirtió en una seña de identidad de la piratería china y del modo de vida que llevaba aparejado. El tercer tipo eran los piratas autorizados, más conocidos en Occidente como corsarios, que históricamente habían participado en ataques marítimos similares a los de famosos bucaneros como Francis Drake

27 ANDERSON, J.L. «Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation». *Journal of World History*. Vol. 6, nº 2, 1995.

28 CALANCA, Paola. «South Fujian the Disputed Coast, Power and Counter-Power». Kleinen, John; Ossewiler, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, pp. 9-10.

29 ELLEMAN, Bruce A.; FORBES, Andrew; ROSENBERG, David, (eds.). *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*. Newport: Naval War College, 2010.

30 ANDERSON, J.L. «Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation». *Journal of World History*. Vol. 6, nº 2, 1995, p. 88.



of Southern China was geographically and economically peripheral to a large, but waning empire<sup>27</sup>.

The coastal regions of southern China were between 1750 and 1850 a showcase for local rulers to gain control of maritime activities. In these fluctuations the local authorities, great lineages, and various coalitions, among them secret societies, struggled for control. Manchu-Qing sovereigns did not show a great interest in sea-borne activities at a local level and discouraged many seafarers' activities, including trade in extraterritorial waters. It is obvious that the Manchu emperors failed to take into account the maritime capital which had fallen into their hands following their conquest of China. When they became masters of the land, the South was rich in experienced seamen, and above all, like for example the province of Fujian in front of Taiwan produced a merchant fleet which was fairly active in ocean-going trade. However, it is possible that this «indifference» may also have run parallel to their reticence towards the monopolistic activities of certain lineages or regional groups with respect to the local economy<sup>28</sup>.

Historically, maritime piracy was synonymous with such criminal acts as armed theft and robbery, but throughout history it has differed in its nature and occurrence. As Chinese piracy historian Robert Antony<sup>29</sup> has convincingly shown, the nature of piracy in Asia changed as it did in the West: Goethe's dictum that war, trade, and piracy are a trinity is an equally apposite definition of the practices current during the Ming and early Qing dynasties. With a slight variation of Anderson's typology of piracy<sup>30</sup> we can discern in the South China Sea three other forms of piracy which overlapped among each other: opportunistic, professional, and sanctioned. Opportunistic, or parasitic piracy always has been by far the way merchants, fishermen and seafarers drove away from the lawful pursuit of their livelihood, and turned to illicit and illegal activities, which in a strictly legal definition, transformed them into pirates. Professional piracy, as the name suggests, was better organized, well prepared and carried out on a much larger scale than opportunistic piracy. The existence of large pirate leagues or criminal syndicates, became a hallmark of Chinese piracy and a way of live connected with an existence. The third variation was sanctioned piracy—in the West better known as privateering—historically involved maritime raiding that resembled the activities of such famous buccaneers as Francis Drake and Henry Morgan who had spitting images in Chinese merchant-pirates such as Wang Zhi in

27 ANDERSON, J.L. «Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation». *Journal of World History*. Vol. 6, No. 2, 1995.

28 CALANCA, Paola. «South Fujian the Disputed Coast, Power and Counter-Power». Kleinen, John; Ossewiler, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, pp. 9-10.

29 ELLEMAN, Bruce A.; FORBES, Andrew; ROSENBERG, David, (eds.). *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*. Newport: Naval War College, 2010.

30 ANDERSON, J.L. «Piracy and World History: An Economic Perspective on Maritime Predation». *Journal of World History*. Vol. 6, No. 2, 1995.

y Henry Morgan, que tuvieron sus homólogos en piratas mercantes chinos como Wang Zhi y Zheng Zhilong en el siglo XVI<sup>31</sup>. Los regímenes políticos locales aprobaban y apoyaban sus actos. Estas tres caras de la piratería se solaparon casi todo el tiempo, y nunca fueron mutuamente excluyentes.

Un vestigio del pasado era la Confederación Pirata de Cantón, liderada por Zheng Yi y después su esposa Sao, que hizo de almirante en jefe de todos ellos<sup>32</sup>. Su final llegó alrededor de 1810, cuando Jiaqing, séptimo emperador manchú de la dinastía Qing (r. 1796-1910), derribó el poder de la Confederación subestatal convenciendo a grupos delictivos para que firmaran rendiciones con el Estado, lo que llevó al derrumbe de la Confederación entera<sup>33</sup>.

La piratería, sin embargo, siguió amenazando la costa de Cantón en las décadas de 1820 y 1830, aunque su amenaza era mucho menos grave de lo que iba a ser justo después. En palabras de Dian Murray, «a ojos de un pirata, una costa llena de incontables vías fluviales donde esconderse, más la protección brindada por la cadena de islas en la periferia, era una geografía hecha a su medida»<sup>34</sup>. Todas esas corrientes fluviales facilitaban la huida de los piratas después de expoliar los barcos que navegaban entre Guangzhou y Hong Kong, lo que contri-



*Champatian o guardacostas chino*  
*Large jast-boat or Chinese coast-guard vessel*  
MNM 1753

31 MOTE, F.W. «The Ming Dynasty, 1368–1644». Mote, F.W.; Twitchett, Denis; Fairbank, John K. Fairbank (eds.). *The Cambridge History of China*. Vol. 7, 2004. Véase también ANTONY, Robert J. «State, Community, and Pirate Suppression State, in Guangdong Province, 1809-1810». *Late Imperial China*. Vol. 27, nº 1, junio 2006, p. 48.

32 MURRAY, Dian. *Pirates of the South China Coast, 1790-1810*. Stanford: University of California Press, 1987.

33 ANTONY, Robert J. *Like Froth Floating on the Sea. The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*. Berkeley: University of California, 2003, pp. 135-136, pp. 48-53. Véase también ELLEMAN, Bruce A.; FORBES, Andrew; ROSENBERG, David, (eds.). *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*. Newport: Naval War College, 2010, pp. 1-30.

34 MURRAY, Dian. *Pirates of the South China Coast, 1790-1810*. Stanford: University of California Press, 1987, p. 7.



the 16th century and Zheng Zhilong<sup>31</sup>. Their actions were approved and supported by local political regimes. Most of the time these three aspects of piracy overlapped and were never mutually exclusive.

A remnant of the past was the Guangdong Pirate Confederation, led by Zheng Yi and later his wife Sao who acted as an admiral or chief over them all<sup>32</sup>. Its end came around 1810, when the 7th Manchu-led Qing emperor Jiaqing (r.1796-1820) broke the power of the sub-state Confederation by luring criminal groups into deals with the state in order to surrender, which led to the collapse of the whole Confederation<sup>33</sup>.

Piracy, however, continued to threaten the coast of Guangdong in the 1820s and 1830s, though its menace was far less serious than in the succeeding period. According to Dian Murray, «from the perspective of a pirate, a coastline crossed by countless waterways in which to hide, and protection afforded by a chain of islands on its periphery, was geography made to order»<sup>34</sup>. These streams facilitated pirates to escape in any of them after they plundered the vessels that sailed between Guangzhou and Hong Kong, and this partly accounted for the rise of piracy in that region in the 1850s. Pirates also made use of these streams to conceal themselves on a number of occasions.

In a situation in which a coastal zone formed a frontier society, a natural bond rapidly developed between the omnipresent secret societies and pirates<sup>35</sup>. The pirates recruited their members from dispossessed families along the frontier who had connections to such triads as the Tiandihui and the White Lotus. The Vietnamese border town of Giang Binh (Chiang-ping in Chinese) and the island of Hainan off the Chinese and Vietnamese coasts evolved into operational bases also used by adherents of pirates and rebels. The nature of piracy changed from being a forced seaborne trade to an illicit and even illegal activity where «sharp distinctions were made between legitimate commerce» and robbery at sea<sup>36</sup>.

Most of the pirates were local outcasts, semi-nomadic «water people», referred to as tanka or «egg families». In modern jargon we refer to «boat people» with the same negative connotations. Antony speaks of an «eclectic demography» of people belonging to such sub-ethnic Han groups as the Hokkien and the Dan (Tanka).

31 MOTE, F.W. «The Ming Dynasty, 1368–1644». Mote, F.W.; Twitchett, Denis; Fairbank, John K. Fairbank (eds.). *The Cambridge History of China*. Vol. 7, 2004. Véase también ANTONY, Robert J. «State, Community, and Pirate Suppression State, in Guangdong Province, 1809–1810». *Late Imperial China*. Vol. 27, nº 1, junio 2006, p. 48.

32 MURRAY, Dian. *Pirates of the South China Coast, 1790-1810*. Stanford: University of California Press, 1987.

33 ANTONY, Robert J. *Like Froth Floating on the Sea. The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*. Berkeley: University of California, 2003, pp. 135-136, pp. 48-53. Véase también ELLERMAN, Bruce A.; FORBES, Andrew; ROSENBERG, David, (eds.). *Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies*. Newport: Naval War College, 2010, p. 1-30.

34 MURRAY, Dian. *Pirates of the South China Coast, 1790-1810*. Stanford: University of California Press, 1987, p. 7.

35 ANTONY, Robert J. *Like Froth Floating on the Sea. The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*. Berkeley: University of California, 2003, pp. 135-136.

36 Ibid, pp. 52-53.

buye a explicar el auge de la piratería en esa región en la década de 1850. Los piratas también hicieron uso de estas corrientes para esconderse en muchas ocasiones.

Sobre la base de una zona costera que había dado forma a una sociedad fronteriza, enseguida se desarrolló un vínculo natural entre las omnipresentes sociedades secretas y los piratas<sup>35</sup>. Los piratas eran reclutados de familias desposeídas a lo largo de la frontera que tenían contactos con tréadas como el Tiandihui y el Loto Blanco. La ciudad vietnamita de la frontera Giang Binh (Chiang-ping en chino) y la isla de Hainan, frente a las costas chinas y vietnamitas, pasaron a ser bases operativas también utilizadas por los simpatizantes de piratas y rebeldes. La piratería pasó de ser un comercio marítimo forzado a ser una actividad ilícita e incluso ilegal, pues «se hacían claras distinciones entre el comercio legítimo» y el asalto a mano armada en la mar<sup>36</sup>.

La mayoría de los piratas eran proscritos seminómadas, «pueblos acuáticos» locales a los que llamaban *tanka* o, literalmente, «gente del huevo». En jerga actual, decimos «balseros» con las mismas connotaciones negativas. Antony habla de una «demografía ecléctica» formada por población procedente de subgrupos étnicos de los *han* como los *hokkien* y los *dan* (o *tanka*). En aquella época, la mayor parte de la gente de mar eran pescadores, mercaderes, armadores y marinos *hokkien*<sup>37</sup>. La pobreza endémica que afligía a los principales grupos de balseros *hokkien* y *dan* del litoral era el mejor caldo de cultivo para la piratería. El débil vínculo existente entre las ocupaciones legítimas y la piratería de estos «pueblos acuáticos» influyó mucho en el estado normal de cosas a principios del siglo XIX. Ya cuando los británicos ocuparon Hong Kong en 1841, ser un *dan* era ser pirata<sup>38</sup>.

En los años que siguieron a la entrega de Hong Kong a los británicos por el gobierno de la dinastía Qing, la Marina británica no fue capaz de eliminar la piratería, limitándose a la destrucción de buques piratas. La Marina china tampoco podía hacer frente a los numerosos piratas que, en realidad, muchas veces trabajaban medio legalmente de bucaneros. Hong Kong, situado en la embocadura del río de las Perlas y descrito una vez como el «*Ladrone* (nido de ladrones) de las islas piratas» sirvió a China de importante centro comercial, también para el tráfico ilegal de opio, y además se convirtió en el hijo adoptivo de la Marina británica<sup>39</sup>. El derecho de capturar piratas fuera del límite de tres millas de los tratados de puertos fue uno de los

35 ANTONY, Robert J. *Like Froth Floating on the Sea. The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*. Berkeley: University of California, 2003, pp. 135-136.

36 *Ibidem*, pp. 52-53.

37 *Ibidem*, p. 9.

38 *Ibidem*, p. 83. Véase también LUNG, Hong-kay. *Britain and the Suppression of Piracy on the Coast of China with special reference to the vicinity of Hong Kong 1842-1870*. Hong Kong: University of Hong Kong, 2001.

39 FOX, Grace Estelle. *British Admirals and Chinese Pirates 1832-1869*. Londres: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., 1940, p. 38. Véase también LUNG, Hong-kay. *Britain and the Suppression of Piracy on the Coast of China with special reference to the vicinity of Hong Kong 1842-1870*. Hong Kong: University of Hong Kong, 2001, p. 59.





Tancal de Macao  
Macao tankal  
MNM 1519

At that time the majority of the mariners were Hokkien fishermen, merchants, shipowners, and sailors<sup>37</sup>. The endemic poverty which afflicted the main coastal Hokkien and Dan boat people, provided a natural hotbed for the widespread occurrence of piracy. The weak link between legitimate professions and the piracy of these «water people» was an important factor in the normal state of affairs during the early nineteenth century. By the time the British occupied Hong Kong in 1841, the identification of the Dan people as pirates was taken for granted<sup>38</sup>.

In the first years following to hand over of Hong Kong by the Qing government to the British, the British navy was not able to suppress piracy in any effective way, limiting itself to the destruction of piratical vessels. The Chinese Navy also was no match for the numerous pirates who often actually acted semi-legally as privateers. Hong Kong, at the mouth of the Pearl River, once described as the «Ladrone (robbery nest) of Piratical islands», served China as a major trading hub, including for illegal opium trafficking, and also became a foster-child of the British Navy<sup>39</sup>. The right to capture pirates outside the three-mile limit of the Treaty ports was not in-

<sup>37</sup> Ibid, p. 9.

<sup>38</sup> Ibid, p. 83. See also LUNG, Hong-kay. *Britain and the Suppression of Piracy on the Coast of China with special reference to the vicinity of Hong Kong 1842–1870*. Hong Kong: University of Hong Kong, 2001.

<sup>39</sup> FOX, Grace Estelle. *British Admirals and Chinese Pirates 1832–1869*. London: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., 1940, p. 38. See also LUNG, Hong-kay. *Britain and the Suppression of Piracy on the Coast of China with special reference to the vicinity of Hong Kong 1842–1870*. Hong Kong: University of Hong Kong, 2001, p. 59.



artículos del Tratado de Nanjing (1842) que llevaron a varios malentendidos entre las Marinas china y británica.

Hasta 1861 no hubo algún intento (aunque el de ese año todavía tuviera poco éxito) de perseguir a los infractores por la costa. Richard McDonnell, gobernador de Hong Kong, cambió esta política aplicando medidas legislativas para expulsar a los piratas de las diversas bahías en las que su Gobierno sospechaba que tenían sus guaridas. Ni siquiera el apoyo del régimen de Qing, que adquirió una nueva flota de barcos de vapor, tuvo un efecto directo en la eliminación de los asaltantes y piratas del mar.

Aunque las poderosas flotas de piratería habían desaparecido de la escena, la piratería siguió pesando en las relaciones chino-británicas<sup>40</sup>. La principal razón era política: la primera Guerra del Opio (1839-42) concluyó con la firma del Tratado de Nanjing (1842), el primero de una serie de «tratados desiguales» con naciones comerciales occidentales. El tratado puso fin al sistema prevalente de licencias de monopolios comerciales y abrió cinco puertos a la residencia y comercio exterior de los británicos, a quienes además concedió extraterritorialidad (es decir, la exención de la legislación china). La sujeción a lo que los chinos llamaron «humillación nacional» se agravó por una gran indemnización que tuvieron que pagar por los supuestos daños sufridos en intereses británicos. También se estipuló que Gran Bretaña recibiera el trato de la «nación más favorecida» en las concesiones comerciales que China otorgara entonces o en el futuro próximo a las demás potencias. La profundidad natural de las aguas del puerto de Hong Kong lo hacía excelente para dar servicio de embarque y atraque a barcos mercantes. La presencia británica y la condición de puerto franco crearon oportunidades para que comerciantes y contrabandistas vendieran a los chinos productos ilegales como el opio de los contrabandistas de la China continental<sup>41</sup>.

Otras incursiones, guerras y tratados fueron dejando más concesiones humillantes a su paso y dieron a los extranjeros nuevos privilegios sumados a los ya conseguidos después de Nanjing<sup>42</sup>. La apertura de los puertos aumentó el número barcos extranjeros y chinos, lo que automáticamente atrajo a piratas de diversa índole. A partir de 1842, los británicos intentaron eliminarlos. La Rebelión Taiping estalló en 1851 y se extendió desde la región alta del río Yangtsé hasta la costa. Nanjing fue tomada a finales de marzo de 1853, y desde allí se abrió el comercio con ciudades costeras como Hangzhou y Shanghai. En 1856, el régimen de Taiping ya rozaba literalmente el perímetro donde los británicos se dedicaban al comercio internacional. Ambos bandos interactuaban, pero bajo distintas reglas y normativas. Los disturbios civiles en China alcanzaron un punto en el que rebeldes, piratas y merca-

40 BLUE, A.D. «Piracy on the China Coast». *Journal of the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society*. Vol. 5, 1965.

41 MACKAY, Joseph. «Pirate Nations. Maritime Pirates as Escape Societies in Late Imperial China». *Social Science History*. Vol. 37, nº 4, 2013.

42 SPENCE, Jonathan. *Op zoek naar het moderne China, 1600-1989*. Amsterdam: Agon, 1991, 178-193.



cluded as an article in the Nanjing Treaty (1842) and this led to various misunderstandings between the Chinese and British Navies.

It was only after 1861, that attempts were made to haunt the perpetrators along the coast, but still with limited success. Richard McDonnell, the Governor of Hong Kong, changed this policy by using legislative measures to expel pirates from the several bays where his government suspected their hide-outs. Even the support from the Qing-government that acquired a new steam fleet did not directly result into the disappearance of the robbers and pirates at sea.

Although the mighty piracy fleets had disappeared from the scene, Sino-British relations were still shaped by piracy<sup>40</sup>. The main reason was political: the first Opium War (1839-42) was concluded with the signing of the Treaty of Nanjing (1842), the first in a series of «unequal treaties» with Western trading nations. The treaty put an end to the prevailing licensed monopoly system of trade, opened five ports to British residence and foreign trade and granted British nationals extraterritoriality (i.e. exemption from Chinese laws). The subjection to this «national humiliation» as the Chinese referred to it was aggravated by the payment of a large indemnity for the alleged damage suffered by British interests. It was also stipulated that Britain receive «most-favoured-nation» treatment in the trading concessions the Chinese granted the other powers then/sooner or later. The natural deep water harbor of Hong Kong provided excellent conditions for shipping and entrepot docking of trade vessels. The British presence and the free port status created opportunities for traders and smugglers to sell illegal goods like opium to Chinese clients from the mainland smugglers<sup>41</sup>.

Other incursions, wars, and treaties brought new, more humiliating concessions in their wake and added new privileges to those foreigners had already garnered after «Nanjing»<sup>42</sup>. The opening of the ports led to an increase in the number of foreign and Chinese vessels, a circumstance which automatically attracted pirates of various sorts. After 1842 the British attempted to suppress them. The Taiping Rebellion erupted in 1851 and spread from the upper Yangtze River region to the coast. Nanjing was captured in late March 1853 from where they opened trade with coastal cities like Hangzhou and Shanghai. By 1856 the Taipings touched literally the perimeter where the British were involved in international trade. Both sides interacted with each other but with different rules and regulations. The civil disturbance in China reached a point where rebels, pirates and Chinese and western merchants clashed in such a way that a small spark was enough to create a big fire. In this case, it was the so-called *Arrow* incident, named after a ship, in which piracy played the pretext for making Western forces directly interfere in Chinese affairs. The incident led to the «Arrow War» or

40 BLUE, A.D. «Piracy on the China Coast». *Journal of the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society*. Vol. 5, 1965.

41 MACKAY, Joseph. «Pirate Nations. Maritime Pirates as Escape Societies in Late Imperial China». *Social Science History*. Vol. 37, n° 4, 2013.

42 SPENCE, Jonathan. *Op zoek naar het moderne China, 1600-1989*. Amsterdam: Agon, 1991, 178-193.

deres chinos y occidentales chocaban de tal manera que una pequeña chispa podría provocar un gran incendio. En este caso fue el incidente del *Arrow*, denominado así por un barco, en el que la piratería fue el pretexto para la injerencia directa de las fuerzas occidentales en asuntos chinos. El incidente llevó a la «guerra del *Arrow*» o «segunda guerra del Opio», a veces también llamada la «segunda guerra anglo-china» aunque fue una fuerza expedicionaria franco-británica la que jugó un papel crucial (de 1856 a 1860). Legalizar el comercio del opio era sin duda uno de los objetivos de Gran Bretaña, pero también la expansión del comercio culí, el acceso al mercado chino y la exención de tasas de tránsito internas para importaciones extranjeras eran metas de la estrategia imperial de Londres. Menos sabido es que la lucha contra la piratería fuera un importante factor en estos acontecimientos y que, como resultado, se forjaran diversas medidas antipiratería de las que británicos y chinos se beneficiaron.

Como se ha dicho, el nombre «guerra del *Arrow*» alude a un barco, que era propiedad de comerciantes chinos y el 8 de octubre de 1856 fue inspeccionado por funcionarios de aduanas del régimen de Qing, aunque registrado en Hong Kong. La policía detuvo a doce tripulantes sospechosos de piratería y contrabando. El capitán británico consideró un insulto y una violación del Tratado de Nanjing el arriado de la bandera británica. Las expediciones navales y militares británicas que siguieron en represalia desembarcaron, con ayuda de las fuerzas francesas, en la ocupación de la ciudad de Cantón y la destrucción del Palacio de Verano, al norte de la amenazada Beijing.



Francia se unió a la acción británica contra China con una táctica que ya había empleado con éxito en Vietnam en sus arengas por el asesinato del misionero católico romano. Durante muchos años, la apertura de diez puertos más y los tratados legalizados sirvieron para humillar a China a ojos del mundo. El comercio de opio y la apertura de China a viajeros, comerciantes y misioneros adoptaron la forma de una modernización forzada. La zona más sensible del Imperio chino, una frontera convulsa en muchos aspectos, vivía indeleblemente unida al asesinato, el vicio y la violencia.

El posterior Tratado de Tianjin (octubre de 1860) permitió a los británicos instalar una misión en la capital y les dio mejores derechos comerciales a lo largo y ancho de China. También condujo a una mayor cooperación internacional contra los piratas chinos. El Gobierno de Qing también comenzó a comprar tecnología extranjera para combatir a los rebeldes de Taiping. Unos años después, siguieron otros tratados bilaterales con potencias coloniales de la región, como los de Países Bajos (1863) y España (1864)<sup>43</sup>.

<sup>43</sup> MILLER, Harry. *Pirates of the Far East*. Londres: Robert Hale, 1970, p. 152. Ver también FOX, Grace Estelle. *British Admirals and Chinese Pirates 1832-1869*. Londres: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., 1940, pp. 106-187.

«Second Opium War», sometimes also labeled as the «Second Anglo-Chinese War», though a British-French expedition force played a pivotal role in it (1856 to 1860). Legalizing the opium trade was indeed one of Britain's objectives, but at the same time the expansion of the coolie trade, the access to the Chinese market, and exempting foreign imports from internal transit duties were also aims of London's imperial strategies. Less known is the fact that the fight against piracy played an important role in these events, and that as result a number of anti-piracy measures came into existence from which British and Chinese profited.

As said the name «Arrow War» refers to the name of a vessel that on 8 October 1856, was inspected by Qing custom officials, owned by Chinese traders, but registered in Hong Kong. Twelve crew men were arrested by the police suspected members of piracy and smuggling. The British captain regarded the lowering of the British flag as an insult and violation of the Treaty of Nanjing. In retaliation British naval and military expeditions with the help of French forces resulted in the capture of the city of Canton and the destruction of the Summer Palace just north of threatened Beijing.

*Bund (外滩) de Shanghai*

*Shanghai Bund (外滩)*

c. 1850, MNM 4157



Después de la última ola a gran escala en la primera mitad del siglo XIX, la piratería había ido descendiendo gradualmente, pero sus números y fuerza ahora volvían a recuperarse en respuesta al crecimiento del comercio extranjero y los azares y trastornos sociales que causó la guerra civil, articulada por la Rebelión Taiping (1850-64). Los ataques piratas a las islas frente a la costa de Hong Kong y en las proximidades de Macao no dieron a británicos y portugueses otra opción que la de montar patrullas a gran escala a lo largo de las costas. Entre 1868 y 1870, la construcción de una nueva flota de vapor china para patrullar el mar apoyada por los buques de guerra británicos en el puesto de China contribuyó a eliminar la piratería<sup>44</sup>. Boxer<sup>45</sup> sostiene que la ambivalencia de los funcionarios policiales de Hong Kong y la corrupción allí instalada en todos los niveles llevaron a una colaboración mano a mano con destacados piratas cantoneses que dominaban las aguas más allá de los perímetros de Hong Kong y el río de las Perlas. Los piratas cantoneses que atacaban a los barcos mercantes en aguas de Hong Kong planteaban un problema constante, y a veces los occidentales fueron los primeros en reaccionar. La complicidad entre piratas cantoneses y europeos se puso de manifiesto inequívocamente durante el juicio del renegado inglés William Fenton en 1851 y, posteriormente, el del pirata americano Eli Boggs que fue juzgado y deportado por asesinato y piratería en 1857<sup>46</sup>. En 1865, cuatro portugueses y un español fueron condenados a muerte por crimen y piratería<sup>47</sup>.



Las décadas de 1880 y 1890 fueron las del auge del colonialismo en Asia, y la sociedad colonial de Hong Kong reflejaba a la perfección el clima de la época. Las grandes flotas al final desaparecieron, pero no los propios piratas. Sí varios pueblos a orillas del río de las Perlas, y calas resguardadas como la bahía de Bias, cerca de Hong Kong. En el último cuarto del siglo XIX, Hong Kong alcanzó el estatus de Colonia de la Corona británica. Una táctica predilecta de los piratas cantoneses era secuestrar buques que navegaban entre Hong Kong y Macao.

Un caso famoso fue el secuestro y saqueo del SS. *Namoa*, un transbordador costero que viajaba entre Hong Kong y Amoy. En 1890, el barco sufrió el asalto de un grupo de piratas bien organizados, y cinco tripulantes, entre ellos, dos occidentales, resultaron heridos y posteriormente murieron<sup>48</sup>. Varios autores sugieren que la toma del S.S. *Namoa* fue un suceso excepcional, pues ocurrió en un momento (finales del

44 FOX, Grace Estelle. *British Admirals and Chinese Pirates 1832-1869*. Londres: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., 1940, pp. 143-87. Véase también LUNG, Hong-kay. *Britain and the Suppression of Piracy on the Coast of China with special reference to the vicinity of Hong Kong 1842-1870*. Hong Kong: University of Hong Kong, 2001, p. 293.

Las pinturas de Rafael Monleón y Torres (1843-1900) en el Museo Naval muestran tipos de barcos usados por la Guardia Costera china entre las décadas de 1860 (?) y 1880. No está claro si formaban parte o no de la modernizada flota de vapor china.

45 BOXER, C.R. «Piracy in the South China Sea». *History Today*. Vol. 30, 1980.

46 NORTON-KYSHE, J.W. *The History of the Laws and Courts of Hongkong from the Earliest Period to 1898*. Hong Kong: Vetch and Lee Limited, 1898, p. 63.

47 *Ibidem*, p. 84.

48 KLEINEN, John; OSSEWIJER, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, pp. 99-127.

France joined the British action against China, using a tactic it had already successfully practiced in Vietnam by whipping up the killing of Roman Catholic missionary. For many years, the opening of ten more ports and the legalized treaties served to humiliate China in the eyes of the world. The opium trade and the opening up of China to travellers, traders, and missionaries assumed the shape of a forced modernization. The soft underbelly of the Chinese empire, a frontier in many aspects, heaved and groaned, indelibly linked to crime, vice, and violence.

The subsequent Treaty of Tianjin (October 1860) allowed the British to install a mission in the capital and gave them better trading rights throughout China. It also led to further international cooperation against Chinese pirates. The Qing government also started to buy foreign technology to fight the Taiping rebels. A few years later other bilateral treaties with colonial powers in the region followed like the one with the Netherlands (1863) and with Spain (1864)<sup>43</sup>.

After the last wave of large-scale piracy in the first half of the nineteenth century, piracy had gradually diminished, but its numbers and strength now recouped once again in response to the growth of foreign trade and the vagaries and social upsets caused by the civil war, articulated by the Taiping Rebellion (1850–64). Piratical raids on the islands off Hong Kong and in the vicinity of Macau gave the British and the Portuguese no option but to mount large-scale patrols along the coasts. Between 1868 and 1870, the suppression of piracy was helped by the building of a new Chinese steam fleet which supported the British warships on the China station to police the sea<sup>44</sup>. Boxer<sup>45</sup> has claimed that the ambivalent role of Hong Kong police officials and corruption at all levels led to hand-in-glove activities with leading Cantonese pirates who dominated the waters beyond the perimeters of Hong Kong and the Pearl River. Cantonese pirates preying on shipping in Hong Kong waters posed a constant problem, and sometimes westerners took the lead. Collusion between Cantonese pirates and Europeans was unequivocally revealed during the trial of the English renegade William Fenton in 1851 and later that of an American pirate named Eli Boggs who was tried for murder and piracy in 1857 and deported<sup>46</sup>. In 1865 four Portuguese and one Spaniard were sentenced to death for murder and piracy<sup>47</sup>.

43 MILLER, Harry. *Pirates of the Far East*. London: Robert Hale, 1970, p. 152. See also FOX, Grace Estelle. *British Admirals and Chinese Pirates 1832–1869*. London: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., 1940, pp. 106-187.

44 FOX, Grace Estelle. *British Admirals and Chinese Pirates 1832–1869*. London: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., 1940, pp. 143-87. See also LUNG, Hong-kay. *Britain and the Suppression of Piracy on the Coast of China with special reference to the vicinity of Hong Kong 1842–1870*. Hong Kong: University of Hong Kong, 2001, p. 293.

Paintings of Rafael Monleón y Torres (1843 – 24 1900) at the Naval Museum show types of boats in use by the Chinese Coastguard between the 1860's (?) and the 1880s. It is not clear whether they belonged to the modernized Chinese steam fleet or not.

45 BOXER, C.R. «Piracy in the South China Sea». *History Today*. Vol. 30, 1980.

46 NORTON-KYSHE, J.W. *The History of the Laws and Courts of Hongkong from the Earliest Period to 1898*. Hong Kong: Vetch and Lee Limited, 1898, p. 63.

47 Ibid, p. 84.

siglo XIX) en el que la piratería ya estaba prácticamente muerta<sup>49</sup>. Investigaciones recientes muestran que no era así: el sojuzgamiento de la Rebelión Taiping en 1864 explica que los casos de piratería y robo aumentaran de 35 a 52. Sin duda, después de ese año el número bajó a 25, descendiendo incluso a solo 15 incidentes. El número de casos a un radio de 100 millas de Hong Kong cayó de 48 en 1865 a 18 en 1867, y a tres menos, 15, en 1869. La década de 1870 mostró mayor declive, tendencia que continuó en los años 1880<sup>50</sup>.

Lung argumenta que la sustitución de Hong Kong por Macao como principal guarida de piratas puede atribuirse al éxito de la Marina china. Mis hallazgos en los archivos de Hong Kong así lo corroboran: una larga serie de informes policiales muestra que había algún caso de piratería casi una vez al mes, con resultados fatales<sup>51</sup>. Más importante es señalar que el secuestro del *Namoa* no marcó el fin del periodo de la «marea alta» de la piratería marítima, aunque la frecuencia de los incidentes de piratería sí disminuyó levemente en las dos últimas décadas del siglo.

Era inevitable que el fin de la dinastía Qing en 1911 y el inicio de la República de Sun Yat-sen llevaran enseguida al conflicto civil. Los señores locales de la guerra reunieron ejércitos privados reclutando a quienes no habían puesto pega alguna a dedicarse al robo y la piratería. Incluso después de la transición, la piratería siguió infectando las aguas que rodeaban los asentamientos portugueses y británicos a lo largo de la costa de la China Meridional.



## Conclusiones

Utilizar el término piratería desde una perspectiva histórica no es normalizar ni restar importancia al fenómeno de la piratería sin reconocer que claramente es asalto y pillaje a mano armada. El concepto da cabida a interpretaciones que varían desde la condena moral a cierto desapego teniendo en cuenta el contexto en el que aparece y opera la piratería. Partiendo de que la costa es un dominio para las actividades piratas, el concepto de piratería se hace más dinámico y puede cambiar con el tiempo.

Históricamente, la aparición de la piratería en el siglo XIX en el sudeste asiático y el Asia oriental solía estudiarse en un contexto comparativo. La frecuencia de los ataques marítimos variaba dependiendo de qué fuera lo que los estados fronterizos consideraran un peligro para su poder. La reducción o aumento de los asaltos marítimos no era producto de los principios occidentales que las potencias coloniales aplicaron para eliminar la piratería, sino resultado de los compromisos sobre fronteras entre las potencias coloniales marítimas y también otros estados regionales, en la

49 MILLER, Harry. *Pirates of the Far East*. Londres: Robert Hale, 1970. Véase también FOX, Grace Estelle. *British Admirals and Chinese Pirates 1832-1869*. Londres: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., 1940.

50 LUNG, Hong-kay. *Britain and the Suppression of Piracy on the Coast of China with special reference to the vicinity of Hong Kong 1842-1870*. Hong Kong: University of Hong Kong, 2001, pp. 293-96.

51 Véase la Tabla 6.1 en KLEINEN, John; OSSEWIJER, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapur: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, p. 108.

The 1880s and 1890s were the heyday of colonialism in Asia and colonial society in Hong Kong perfectly reflected the temper of the times. The big fleets were finally disappeared, but not the pirates themselves. Several villages along the Pearl River, and sheltered coves such as Bias Bay near Hong Kong were. Around the last quarter of the nineteenth century, Hong Kong achieved the status of a British Crown Colony. One favorite tactic deployed by the Cantonese pirates was the hijacking of vessels sailing between Hong Kong and Macau.

A famous case was the highjacking and plundering of *SS.Namoa*, a coastal ferry that navigated between Hong Kong and Amoy. In 1890, the vessel was attacked by a group of well-organized pirates and five members of the crew were wounded and killed, including two Westerners<sup>48</sup>. Several authors suggest that the seizure of the *S.S. Namoa* was an exception in a period when piracy had virtually died out at the end of the nineteenth century<sup>49</sup>. Recent research shows that this was not the case. The putting down of the Taiping Rebellion in 1864 accounted for an increase of cases from thirty-five to fifty-two. Certainly after that year the number declined to twenty-five, even dropping to only fifteen cases of piracy and robbery. The number of cases within a radius of 100 miles of Hong Kong fell from forty-eight in 1865 to eighteen in 1867, and by another three to fifteen in 1869. The 1870s showed a further decline, and this trend did continue into the 1880s<sup>50</sup>.

Lung argues that the fact Macau replaced Hong Kong as the main piratical haunt can be attributed to the success of the Chinese Navy. My findings in the Hong Kong archives corroborate this argument. A long series of police reports shows piracy to have been an almost monthly occurrence, with fatal results<sup>51</sup>. More importantly the *Namoa* hijacking did not mark the closure of the period of the «high tide» of maritime piracy, but in the last two decades before the turn of the century the frequency of incidents of piracy did drop slightly.

The end of the Qing dynasty in 1911 and the beginning of Sun Yet Sen's Republic inevitably soon led to civil strife. Local warlords built up private armies the rank and file of which had little or no compunction about embracing robbery and piracy. Even after the transition, piracy continued to infest the waters around the Portuguese and British established along the South China Coast.

## Conclusions

By using the term piracy in a historical perspective, there is no intention to normalize or to downplay the phenomenon of piracy without the recognition that piracy is

48 KLEINEN, John; OSSEWIJER, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, pp. 99-127.

49 MILLER, Harry. *Pirates of the Far East*. Londres: Robert Hale, 1970. See also FOX, Grace Estelle. *British Admirals and Chinese Pirates 1832-1869*. London: Kegan Paul, Trench, Trubner & Co., 1940.

50 LUNG, Hong-kay. *Britain and the Suppression of Piracy on the Coast of China with special reference to the vicinity of Hong Kong 1842-1870*. Hong Kong: University of Hong Kong, 2001, p. 293-96.

51 See Table 6.1 in KLEINEN, John; OSSEWIJER, Manon (eds.). *Pirates, Ports, and Coasts in Asia: Historical and Contemporary Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2010, p. 108.

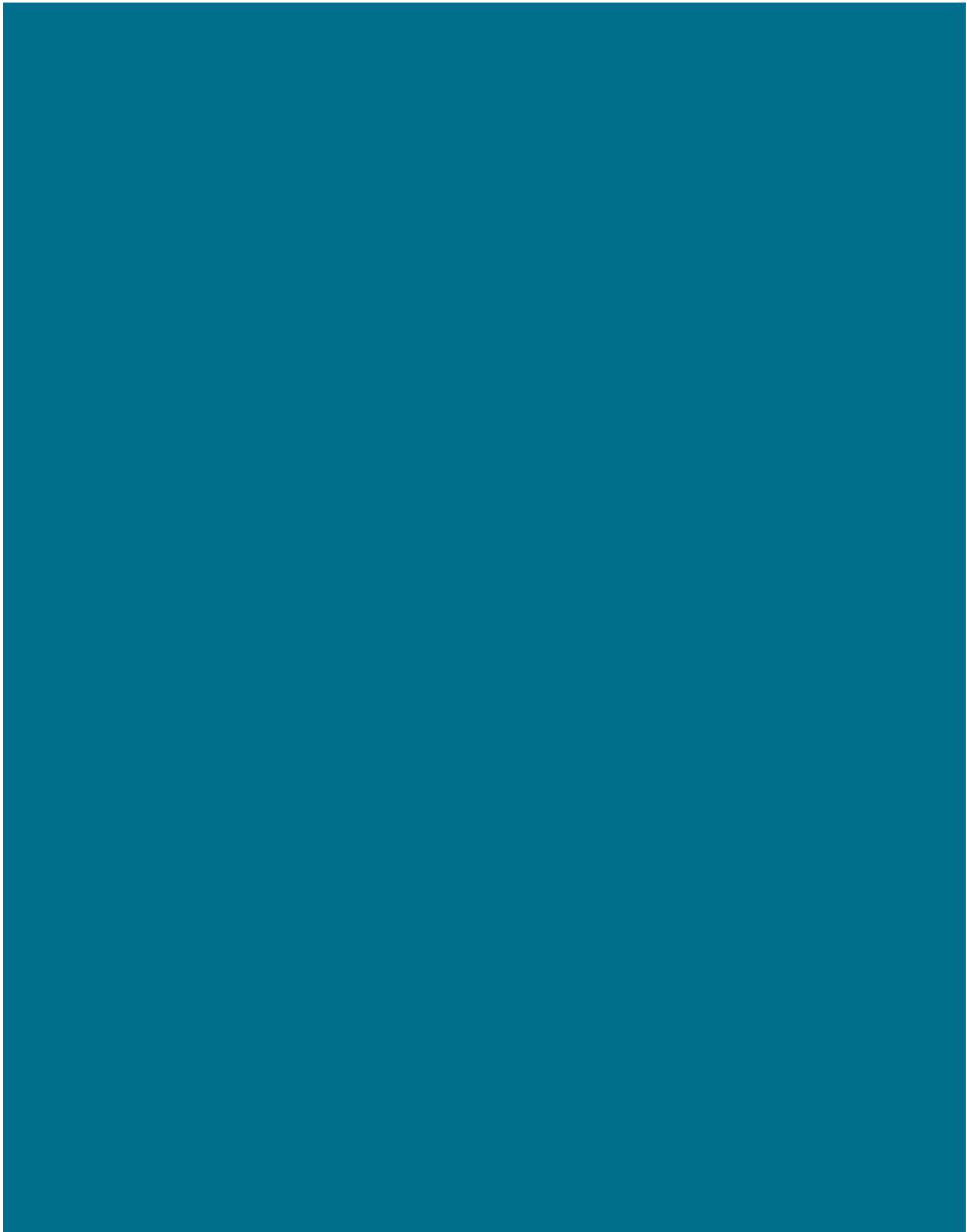


medida en que sus gobernantes vieran peligrar sus intereses por medidas tomadas por esas potencias coloniales. Así sucedió en el sudeste asiático, donde las autoridades coloniales británica, holandesa y española trataron con gobernantes locales ligados a los asaltos marítimos por claros intereses para su propia supervivencia. La situación en el mar de la China Meridional era totalmente distinta. Los estados precoloniales vietnamita y chino no compartían la visión de británicos y españoles respecto a las normas impuestas en alta mar. El Gobierno Qing no tomó cartas en el asunto hasta ver amenazados el comercio y los ingresos que generaba. A partir de 1869, la piratería fluctuó, pero siguió siendo controlable en cuanto a los daños causados contra intereses locales. Volvió después de 1911, cuando los señores de la guerra locales autorizaron el regreso de los piratas.



an act of sheer sea robbery and plunder. The concept of the term gives room for interpretation that range from a moral condemnation to a certain detachment taking account of the context in which piracy occurs. By implying the coast as a domain for piratical activities, piracy becomes a more dynamic concept that can change overtime.

Historically, the occurrence of piracy in the nineteenth century in Southeast Asia and East Asia used to be studied in a comparative context. The frequency of maritime raiding fluctuated depending on what border states regarded as a danger for their power. The reduction or increase of maritime raiding was not a product of western principles applied by colonial powers to suppress piracy , but the result of compromises among colonial maritime powers over borders and also with regional states as far as their rulers saw their interests endangered by measures taken by those colonial powers. This was the case in maritime Southeast Asia where British, Dutch and Spanish colonial authorities dealt with local rulers who had a clear interest in raiding for their own survival. The situation in the South China Sea was completely different. The Vietnamese and Chinese pre-colonial states did not share the same view as the British and the Spanish regarding the enforced ruling of the high sea. Only when trade and the revenues coming from this was threatened, the Qing government acted accordingly. After 1869 piracy fluctuated, but remained controllable in terms of damaging local interests. It returned after 1911 when local warlords enabled pirates to return.



**DE LOS SUIGUN A LA KAIGUN:  
LA CREACIÓN DE LA MODERNA MARINA  
JAPONESA AL FINAL DEL PERIODO EDO**

**FROM SUIGUN TO KAIGUN:  
THE BIRTH OF THE MODERN JAPANESE NAVY IN  
THE LATE EDO PERIOD**

Dr. Hiroyuki Kanazawa  
Capitán de Corbeta, Fuerza Marítima de Autodefensa de Japón (JMSDF),  
Centro de Historia Militar, Oficina de Personal Naval (MSO)/Lieutenant  
Commander, Japan Maritime Self-Defense Force (JMSDF),  
Center for Military History, Maritime Staff Office (MSO)