

HENRY A. ORMEROD

PIRATERÍA

EN LA

ANTIGÜEDAD



Lectulandia

Esta historia de la PIRATERÍA EN LA ANTIGÜEDAD es un clásico en su género, y en palabras de Luis Alberto de Cuenca, autor del prólogo, «el más importante ensayo que se ha llevado a cabo sobre la piratería en esta etapa (...) se lee con facilidad y con agrado, desde el prefacio hasta el último capítulo —dedicado a la piratería en época imperial romana—, al que siguen más de ochenta páginas de notas acribilladas de exquisita erudición». Las condiciones geográficas y económicas de los mares Mediterráneo y Egeo fueron durante muchos siglos particularmente favorables para el desarrollo y la práctica de la piratería. Sorprenderá al lector que, refiriéndose este libro al mundo de la piratería antigua, el que se extiende entre los siglos VI y III a. C., exista un sinfín de paralelismos con nuestra época actual, donde situaciones e incidentes que se describen en este libro pueden encontrar su perfecta correspondencia con los habituales delitos de capturas y secuestro de aviones y barcos que en nuestros días siguen ocupando gran parte de los titulares. Ello convierte esta obra en algo más que un libro para lectores interesados en la Historia Antigua, abriendo sus páginas a cualquier persona que realmente quiera aprender algo de Historia y en concreto de la historia del mundo de la piratería, una de las ocupaciones más persistentes y antiguas de la humanidad.

Lectulandia

Henry A. Ormerod

Piratería en la antigüedad

Un ensayo sobre historia del Mediterráneo

ePub r1.0

Titivillus 23.04.2018

Título original: *Piracy in the Ancient World*
Henry A. Ormerod, 2012
Traducción: Victoria León Varela
Diseño de cubierta: Equipo Renacimiento

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2

más libros en lectulandia.com

PROYECTO SCRIPTORIUM
EDICIÓN CONMEMORATIVA

5° Aniversario


epublico



Más libros, más libres

PIRACY IN THE ANCIENT WORLD

AN ESSAY IN MEDITERRANEAN
HISTORY

BY

HENRY A. ORMEROD, M.A.

Professor of Greek in the University of Leeds

Εἰς ῥόδον εἰ πλεῖσσι τις Ὀλυμπικὸν ἦλθεν ἐρωτῶν
τὸν μάντιν, καὶ πῶς πλεύσεται ἀσφαλῶς.
Χὼ μάντις, Πρῶτον μὲν, ἔφη, Καιρὴν ἔχε τὴν ναῦν
καὶ μὴ χειμῶνος τοῦ δὲ θέρους ἀνάγου.
Τοῦτο γὰρ ἂν ποιῆς, ἤξεις κάκεῖσε καὶ ὤδε,
ἂν μὴ πειρατὴς ἐν πελάγει σε λάβῃ.
Ant. Pal., xi 162.



LIVERPOOL
THE UNIVERSITY PRESS OF LIVERPOOL LTD.
LONDON
HODDER AND STOUGHTON LTD.
MCMXXIV

Portada de la edición de 1924

PROLOGO



LEYENDO la *Historia de la piratería* (*The History of the Piracy*, 1932) de Philip Gosse, publicada en esta misma colección — la única, por cierto, que existe en el mercado editorial consagrada con exclusividad a los piratas de todos los tiempos — con un prólogo mío, se hace uno una idea cabal de la importancia que tuvo la Edad Antigua en la trayectoria

histórica del bandidaje marino. Hasta el día de hoy, el ensayo más importante que se ha llevado a cabo sobre la piratería en esa etapa de la historia universal es, sin duda, el que empieza donde terminan estas breves líneas prologales, o sea, el del británico Henry A. Ormerod, que apareció por vez primera hace casi noventa años (Liverpool y Londres, 1924), se reimprimió en 1967, 1978 y 1996, y hoy ve su primera y gloriosa luz en español merced a los buenos oficios de Victoria León, ya habitual desempeñando tareas de traducción en la Editorial Renacimiento. Pasando por alto el hecho de que no siempre se hayan adoptado las pertinentes medidas de normalización en la transcripción de los nombres propios griegos y latinos al castellano, la versión de la preciosa monografía de Henry Ormerod se lee con facilidad y con agrado, desde el prefacio hasta el último capítulo —dedicado a la piratería en época imperial romana—, al que siguen más de ochenta páginas de notas acribilladas de exquisita erudición. ^[1]_[7]

Decía el viejo Goethe que la guerra, el comercio y la piratería formaban una «trinidad inseparable», y eso queda muy claro al lector que pasea sus ojos por las páginas del libro de Ormerod. Hace veinte años publiqué un trabajillo sobre la piratería en Grecia y Roma, y ya pude disfrutar entonces, en su versión original, de la lectura de esta obra, absolutamente imprescindible para cuantos se acerquen al tema con ánimo de saber más. Antes de Ormerod, podríamos citar otros estudios relevantes *ad hoc*. Por ejemplo, el del francés Jules-Marie Sestier, *La piraterie dans l'Antiquité* (París, 1880). Junto a ese ítem, cabría citar dos sugestivas aportaciones del alemán Paul Stein —respectivamente tituladas *Über Piraterie im Altertum* (Cöthen, 1891) y *Zur Geschichte der Piraterie im Altertum* (Bernburg, 1894)—, o los artículos *Piratae*, de Charles Lécrivain (en el *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines* de Daremberg-Saglio), y *Seeraub*, de Wilhelm Kroll (en la mítica *Realencyclopädie der classischen Altertumswissenschaft* de Pauly-Wissowa).

La piratería es tan antigua como la navegación. Los llamados «pueblos del mar» que, viniendo del norte en el segundo milenio antes de Cristo, irrumpen en el Mediterráneo, se revelaron en seguida como consumados piratas. Cuenta Tucídides que Minos, el legendario rey de Creta, limpió de salteadores el Egeo.

Pero al final esos mismos piratas indoeuropeos se apoderaron de Creta, terminaron con el imperio hitita y se enfrentaron a Ramsés III en Egipto, siendo derrotados por dicho Faraón, como conmemoran los muros del templo consagrado a su memoria en Madinet Habu (Alto Egipto). Hay que decir que en Grecia la piratería gozaba de prestigio y reconocimiento público. Sin ir más lejos, el mismísimo Ulises no vacila a la hora de comportarse como un auténtico pirata, saqueando y matando a tutiplén, como atestiguan varios pasajes de la *Odisea*. La región de Cilicia, en Asia Menor, sería un nido de piratas durante siglos, hasta que Pompeyo el Grande, en 67 a. C., organizó una formidable expedición militar a Oriente que aniquiló a los piratas, abriendo de nuevo —y durante siglos— el Mediterráneo al comercio romano.

[8]

Pero de todo eso y de muchas más cosas habla *in extenso* Henry A. Ormerod en su documentadísimo libro sobre la piratería en la Antigüedad. Sean ustedes bienvenidos a sus cautivadoras páginas.

Madrid, 26 de septiembre de 2011

LUIS ALBERTO DE CUENCA
*Instituto de Lenguas y Culturas
del Mediterráneo y Oriente Próximo
(CCHS, CSIC)*

[9]

PREFACIO



L presente libro tiene su origen en una conferencia dictada en Liverpool y publicada en *The Annals of Archaeology and Anthropology*, vol. VIII, (1921). Este me pareció entonces un tema lo suficientemente rico como para justificar un estudio más amplio. El libro de Sestier *La Piraterie dans l'Antiquité* (París, 1880) sigue siendo, hoy en día, el más extenso tratado sobre la materia, pero, al no ser un trabajo crítico, adolece de numerosas inexactitudes. En cuanto a otras obras, el artículo titulado «Pirata», de Lecrivain, en Daremberg y Saglio, constituye una admirable compilación de fuentes que completa el *Seeraub* de Kroll, en Pauly-Wissova. El mejor trabajo sobre el tema es *Ueber Piraterie im Altertum* (Cöthen, 1891) de Paul Stein, junto a *Zur Geschichte der Piraterie im Altertum* (Bernburg, 1894), que es su segunda parte. Ambos estudios, aunque difíciles de encontrar, contienen un análisis sumamente valioso de los testimonios conservados. El artículo de Churchill Semple «Pirate Coasts of the Mediterranean Sea» (*The Geographical Review*, agosto, 1916) es un estudio general sobre la piratería en el Mediterráneo desde un punto de vista geográfico. No he logrado obtener ninguna copia de la tesina de Herold (Erlangen, 1914). [11]

Mi interés por la piratería en la Antigüedad se remonta a las clases del Reverendo E. M. Walker en Oxford, así como a los capítulos de *Les Phéniciens et l'Odyssée* de Bérard, que me brindaron la primera oportunidad de acercarme a esta materia. Es mucho lo que debo a los amigos con los que he podido discutir los problemas que surgieron durante la redacción de este libro. El Profesor J. D. I. Hughes tuvo la amabilidad de leer las pruebas del segundo capítulo y me ayudó a salvar no pocos obstáculos relacionados con cuestiones jurídicas. Y mi mayor agradecimiento vaya al Profesor W. R. Hallyday, que leyó las pruebas de todo el libro. Fue en gran parte gracias a su ayuda y entusiasmo por lo que llegué a terminar su redacción, pues tuvo además la generosidad de poner a mi disposición una gran cantidad de datos que él mismo había recopilado. También tengo una importante deuda con M. N. Tod. Si el *corpus* de materiales epigráficos se halla de alguna manera completo, ello es debido por entero a las notas que él me envió. La señora Muriel Joynt, Licenciada en Filosofía y Letras, me proporcionó una valiosa ayuda durante la preparación del libro para su impresión. Los mapas fueron elaborados por el señor A. J. Sifton, de la *Royal Geographic Society*.

LEEDS, julio de 1924

[12]

CAPÍTULO I

ASALTOS QUE COMETÍAN EN LOS MARES CIERTOS BANDIDOS Y MALEANTES. (REY JAIME)



lo largo de toda su historia, el Mediterráneo ha sido testigo de una constante lucha entre los pueblos civilizados y las gentes bárbaras que habitaban en sus costas, entre los pacíficos comerciantes que circulaban por sus rutas y los piratas que las infestaban. En distintos momentos de su historia, la mayoría de sus hombres de mar han pertenecido a una u otra de estas clases. Desde los tiempos en que, por vez primera, el hombre se hizo navegante, la piratería y el asalto no fueron sino uno más de tantos medios de vida como el mar le brindaba. La más temprana literatura griega nos muestra al pirata homérico llevando un modo de vida casi del todo idéntico al de los corsarios franceses. Conservamos testimonios de la primitiva Creta en los que podemos advertir las primeras tentativas de un estado civilizado de hacer frente a los males de la piratería y proteger su comercio marítimo. Pero solo durante muy escasos intervalos de tiempo se logró la total erradicación de los mismos. Quizá los primeros siglos del Imperio romano y nuestros días hayan sido los únicos momentos en los que toda la zona mediterránea se haya visto libre de este mal. Los romanos lo lograron mediante el desarme de las comunidades bárbaras, pero también, y sobre todo, mediante la expansión de su civilización. En nuestros días, una organizada vigilancia marítima y la utilización del vapor, al menos por el momento, han resultado un obstáculo insalvable para la piratería en el Mediterráneo. No obstante, es necesario recordar que, durante la guerra de Crimea, hubo barcos británicos que patrullaron las Cícladas en busca de embarcaciones piratas, pues una nave de esta índole había logrado asaltar un barco en las inmediaciones del puerto de Syra^[2]. Las costas del norte de África se consideran aún peligrosas para la navegación^[3], y no hace mucho que llegó al *King's Bench* el caso de la captura de una goleta a motor griega por salteadores turcos en las costas del Mar Negro. Hubo de dirimirse entonces la cuestión de si, dicha acción, permitida por los kemalistas, constituía un acto de guerra o de piratería^[4]. Si tenemos en cuenta que la piratería ha sido durante siglos algo del todo habitual en el Mediterráneo, podremos advertir entonces la enorme influencia que ha ejercido en la vida de la Antigüedad.

[13

Las costas del Mediterráneo han sido siempre especialmente propicias para el desarrollo de la piratería. Gran parte de su litoral es rocoso y yermo, lo que no

permite el arraigo de una densa población. De cuando en cuando tendremos que referirnos a zonas concretas, como Cilicia, Liguria o Iliria, que sufrieron una piratería endémica. Cuando sus habitantes se dieron al mar, las cerradas bahías y ensenadas de su costa nativa les facilitaron la navegación. En tierra, la pobreza del suelo les había obligado a convertirse en cazadores y bandidos, ya que no podían dedicarse a la agricultura, y esos mismos oficios pasaron a desempeñarlos en el mar.

Además de los estímulos naturales que empujaron a estas tribus de salteadores al mar, las características de las tierras mediterráneas hacían del [14] oficio de pirata una actividad bastante provechosa. Pero dejemos a un lado, por el momento, las condiciones económicas que favorecieron la piratería para considerar tan solo las geográficas. La orografía de la mayor parte de los países mediterráneos ha determinado que sus principales vías de comunicación sean las marítimas y que toda su actividad comercial se haya desarrollado siguiendo las mismas rutas. El obstáculo de las cadenas montañosas hacía los caminos terrestres arduos y peligrosos, y eran pocos los ríos navegables. No obstante, en Grecia y Asia Menor, se utilizaron con bastante frecuencia los caminos y ríos como vías de comunicación internas a través de los brazos de mar que se adentran profundamente en la costa, mientras que las islas cercanas al litoral proporcionaban un espigón natural y un refugio para las pequeñas embarcaciones costeadoras^[5]. Pero si el mar era propicio, también imponía ciertas limitaciones. En los tiempos primitivos de la navegación, el marino estaba obligado a mantenerse al arrimo de la costa^[6]; de manera que, cuando era imposible avanzar por falta de viento o vientos contrarios le empujaban en otra dirección, pudiera refugiarse en ella durante la noche^[7]. Si trataban de cruzar el mar, tenían que hacerlo necesariamente por rutas determinadas que les permitían mantener siempre el litoral a la vista, avanzando por entre las islas y siguiendo canales bien conocidos. Apenas podían ocultar sus movimientos; los vientos dominantes durante ciertas estaciones orientaban todo el comercio hacia las mismas rutas. Sabedor el corsario de esta circunstancia, aprovechaba, al igual que el cretense de Homero^[8], los cinco días favorables para hacer el viaje desde Creta e ir al asalto de las costas egipcias o abordar los barcos mercantes que hacían la misma travesía. El viajero francés D'Arvieux, en 1658, observó a un corsario al acecho de los mercantes que regresaban de Egipto: «Nous [15] apperçûmes un Vaisseau à la mer que nous jugeâmes sans peines être un Corsaire de Malte, c'est-à-dire, qui en avoit pris la Banniere: car les Chevaliers sont bien éloignés de ces sortes de brigandages. Il mouilla quelque tems après entre le Mont-Carmel et Caifa, pour attendre les Saiques d'Egypte, parce que le vent étoit excellent pour leur faire faire cette route. En effet, nous en vîmes passer quelques-unes ausquelles il ne dit rien, parce qu'elles étoient au large et qu'elles avoient l'avantage du vent: car les voiles de ces Bâtimens sont taillées

de telle maniere qu'il est impossible aux Vaisseaux de les joindre, quand ils ne se trouvent pas au vent à elles^[9]». Una de las más vivas descripciones de las costumbres de los corsarios que conocemos es la que nos ofrece el inglés Roberts, que naufragó en Nío (Íos) en 1692, y fue capturado por un barco pirata y obligado a servir a bordo como artillero^[10]. Él nos cuenta que los corsarios acostumbraban a pasar el invierno entre Paros, Antiparos, Melos e Íos^[11] desde mediados de diciembre hasta principios de marzo:

Entonces se dirigieron a las Furni^[12], y allí permanecieron ocultos por las tierras altas, atentos a una pequeña bandera colocada sobre una colina con la que se hacían señales para advertir de la presencia de algún barco. Cuando esto ocurría, salían con sigilo, se extendían por todo el estrecho de Samos y se hacían con su presa. Lo mismo hacían en Gadronise^[13] y en Leppiso^[14] durante la primavera y los comienzos del verano. Hacia finales del estío^[15], se dirigían a la costa de Chipre; y si tenían noticia del más mínimo rumor acerca de la presencia de barcos de Argel o del Gran Turco en Rodas, seguían hacia la costa de Alejandría y Damiata, aguas de abundantes arrecifes, pues sabían que los turcos no los perseguirían hasta allí. A finales del verano, desplazaban sus actividades hasta la costa de Siria, donde infligían enormes daños a bordo de sus *felucca*, que solían avanzar con doce remos y tenían capacidad para seis remeros. Durante la noche abandonaban el barco, tocaban tierra antes del amanecer, y allí quedaban al acecho de los turcos [...] Desde entonces y hasta el otoño, se movían por entre las islas tratando de no ser advertidos, de nuevo aquí y allá por los estrechos, hasta que volvían a instalarse para pasar el invierno.

Durante el invierno, la navegación cesaba casi por completo. Así, los piratas suspendían sus actividades y aprovechaban la ocasión para efectuar las reparaciones necesarias. Solo en muy raras ocasiones tenemos noticias de que salieran al mar durante el invierno. La pericia náutica de los piratas cilicianos hacía posibles estos viajes, y el gobernador de Zante, en 1603, lamentaba que los piratas ingleses, que dañaban gravemente el comercio veneciano «ocuparan el mar incluso en pleno invierno, con la climatología más adversa, gracias a la solidez de sus barcos y a la destreza de sus marineros^[16]». Pero la práctica común no dejaba de ser la del regreso a puerto o a una base bien escondida entre las islas, donde los piratas podían permanecer sin recibir sobresaltos^[17]. Cuando comenzaba la estación óptima para navegar, había numerosas ensenadas protegidas en las islas en las que los barcos piratas podían ocultarse y caer por sorpresa sobre algún desprevenido mercader que transitara por el canal^[18]. «Infestaban sus botes de remos cada rincón de las Cícladas y Morea, hacían su presa de cualquier nave que fuera demasiado débil para oponer resistencia e irrumpían durante la noche en las ciudades y moradas cercanas a la costa llevándose cuanto pudieran encontrar. Botes de esta clase, llamados *trattas*, abundaban en cada ensenada. Eran estos alargados y estrechos como canoas. Diez, veinte o hasta treinta hombres provistos de un fusil y pistolas, podían alcanzar a golpe de remo una gran rapidez. También se usaba un pequeño mástil con velas latinas cuando los vientos eran favorables^[19]».

El área de operaciones que los amigos de Roberts frecuentaban se elegía con

vistas a la captura de los barcos procedentes del sur de Asia Menor que allí costeaban^[20] o de los que hacían la ruta de las Cícladas desde la Grecia continental, protegiéndose del viento del norte a sotavento de Icaria y Samos, cuando se dirigían a la costa de Jonia. Esta, como se recordará, fue la ruta seguida por el escuadrón peloponesio en el 427 antes de Cristo^[21]. Estrabón describe la vecina Tragia, la Gadoronise de Roberts, como un auténtico nido infestado de piratas^[22]. Un poco más al sudeste, Julio César fue capturado en Pharmacussa^[23]. Más al norte, un pasaje de Arriano relata cómo Memnón, en guerra con Alejandro, colocó parte de su flota en el promontorio de Sigrium en Lesbos para dar caza a los barcos mercantes procedentes de Quío, Geraestos y Malia^[24]. En ruta aún más directa hacia el Helesponto, las islas de Esciros^[25] y Halonnesos^[26] estaban mal consideradas y, según la tradición, los pelasgos nativos de Lemnos extendían sus cacerías hasta las costas de Ática^[27]. La misma península de Galípoli estaba llena de piratas desde el fin de las guerras persas, y fue una constante fuente de peligros durante todo el siglo cuarto^[28].

Una de las travesías más peligrosas era la del canal de Citera. Este fue, durante la última guerra, uno de los lugares más utilizados para el acecho de los submarinos, y en todas las épocas ha tenido mala reputación. Thévenot dice de la travesía entre Citera y el continente que es aún más peligrosa que el viaje de Citera a Cerigotto. Por esta razón, se colocaba una *galeace* veneciana en las proximidades de Citera para defender el canal^[29].

[18

Su compatriota y contemporáneo D'Arvieux sufrió la persecución de una nave sospechosa mientras realizaba la travesía. Una tormenta de viento lo llevó casi hasta la punta de Citera. Allí el peligro de encallar era aún mayor debido a la proximidad de los mainotes: «peuple méchant, cruel, sans foi, sans humanité, en un mot Grec [...] Ils n'ont à la verité que de méchantes petites Barques qui n'osent attaquer que de très petits Bâtiments; mais ils attendent que les tempêtes jettent les Bâtiments sur leur cotes et alors sautant de rochers en rochers comme des chèvres sauvages ils viennent piller les dèbris des Bâtiments^[30]». Poca misericordia mostraban hacia sus cautivos. Los cristianos eran vendidos a los turcos y los turcos a los cristianos. El Dr. Covell relata la captura de varios miembros de la tripulación de su nave que habían desembarcado en la isla de Elaphonisi y que fueron vendidos a las galeras turcas^[31]. «Estos miserables malhechores están constantemente vigilando desde las rocas y montañas, no tanto por garantizarse su propia seguridad, como por asaltar y robar a cuantos caen en sus manos^[32]». Concuerda perfectamente con los principios generales que han regido la piratería mediterránea el hecho de que muy pronto los mainotes evolucionaran desde su condición de salteadores y secuestradores a la de auténticos piratas. Beaufort, entre otros, afirma que existió un «sistema organizado y regular de auténtica piratería común entre ellos^[33]».

No eran, por tanto, tan solo los peligros de las tormentas los que dieron origen al proverbio «quien se acerque a Malia olvide el hogar^[34]». El peligro de los piratas en el canal de Citera no era menor en la Antigüedad que en los siglos XVII o XVIII. Por la época de la guerra del Peloponeso, los espartanos mantenían una guarnición en la isla para evitar que fuera ocupada por los piratas y defender a los mercaderes que venían de Libia y Egipto^[35]. En fechas más tempranas, Quilón el Sabio ya había dicho que sería mejor para Esparta que Citera se hundiera en el mar^[36]. También encontramos Malia ocupada por piratas cretenses, ilirios y laconios en los tiempos de Nabis^[37]. [19]

Las pequeñas islas y rocas que jalonan el Mediterráneo siempre han sido lugares predilectos para los piratas; ya fuera como lugar de acecho necesario para la captura de barcos mercantes o como base de operaciones para los saqueos en el continente. En la zona occidental, los massalotes ocuparon las Stoichades (Isles d'Hyères), al este de su ciudad^[38]. Cuando estas cayeron en manos de los piratas, la ruta por tierra entre Marsella y Antipolis podía considerarse tan peligrosa como el viaje por la costa. En el Mar Negro, una inscripción de época imperial atestigua la ocupación de la isla de Leuce, en la desembocadura del Danubio, por los piratas^[39]. Su propósito, sin duda, sería el de asaltar las embarcaciones que acostumbraban a transitar por el Danubio. En el Mediterráneo, utilizaban con idéntica intención la entrada de los golfos. Así las islas como Mioneso, a la entrada del golfo de Malia^[40], o Sciathos, entre las Espóradas septentrionales^[41], por donde los barcos con rumbo al norte que provenían de Euripo y de los golfos de Malia y Pagasas tenían necesariamente que pasar y podía obtenerse un enorme botín a costa del tráfico comercial que llegaba del sur, de Thessalonica y el golfo de Therma. Así aparecen descritas las Espóradas por un viajero de comienzos del pasado siglo:

El grupo de islas que se encuentra a la entrada del golfo de Salónica ha sido uno de los principales dominios de los piratas; en parte, debido al gran número de naves que transitan por la zona, pero también a la facilidad con la que pueden reclutar allí nuevos hombres de entre los albaneses que llegan a la costa [...] En sus grandes botes de remos se enrolan así numerosas gentes con la misma vocación criminal. Estos van atestados de hombres armados con pistolas y cuchillas, y normalmente intentan el abordaje de los barcos a los que atacan. En estas costas, se dice que la mayoría de los piratas son oriundos de Albania [...] Hay que señalar que, en esta zona de la Grecia continental, estos bandidos reciben comúnmente la denominación de albaneses. En el archipiélago, los piratas obtienen importantes ventajas de las islas que por doquier abundan, muchas de ellas deshabitadas, y otras con una población sumamente proclive a estas formas de saqueo ilegal^[42]. [2]

El mismo autor menciona a los piratas de Meganisi, en la costa occidental de Grecia, y habla de la protección que les brindaban las autoridades de Santa Maura con anterioridad a la ocupación británica. Muchos de los hombres eran reclutados de entre los bandidos que Ali Pasha de Janina había expulsado del continente^[43]. Dodwell también afirma que el canal de Santa Maura era

considerado uno de los lugares más peligrosos a causa de los piratas; pues estos «se ocultan entre las rocas e islas que jalonan el canal y, si llegan a encontrarse en peligro, pueden escapar en pocos minutos con rumbo a Leucadia o a la costa de Acarnania^[44]». Los predecesores de estos maleantes en los tiempos heroicos fueron los tafios, los piratas arquetípicos de la *Odisea* que los autores tardíos localizan en estas islas^[45]. Actuaban como transportistas y mercaderes de esclavos de los habitantes de las islas Jónicas^[46], con cuyas autoridades mantenían óptimas relaciones^[47]. Sus asaltos se dirigían a otras zonas como Epiro, Sidón y Micenas^[48]. Las últimas hazañas de los tafios^[49] y de los teleboanos, quizá idénticos a ellos, fueron castigadas por Anfitríon. Los seguidores de Mentés en la *Odisea* fueron sin duda tan variopintos como los piratas de Meganisi a principios del último siglo^[50] y no tuvieron mayores contemplaciones que aquellos con el tráfico marítimo de estas costas^[51]. [21]

Cuando las naves tocaban tierra, los promontorios no representaban un peligro menor. El hombre cobarde de Teofrasto aparece ridiculizado por creer que en cada promontorio del mar se oculta un galeón pirata^[52], pero nunca era imposible que en cualquiera de ellos se ocultara alguno en acecho del barco mercante que tratara de rodearlo. El emperador Juliano compara a los cínicos con los salteadores y hombres que se dedican a ocultarse en los promontorios para atacar a los viajeros^[53]. D'Arvieux relata con satisfacción cómo dobló el cabo Spartivento sin encontrarse con ninguno de los corsarios que normalmente lo frecuentaban^[54]. El mismo autor nos informa de que la punta de la isla de Sapienza era llamada *La Vigie des Corsaires*, «parce que c'est l'endroit où ils se mettent en embuscade pour découvrir les vaisseaux chrétiens qui viennent du Levant pour reconnoître le Cap et qui y achevent souvent leur voyage^[55]». Cockerell le había mostrado desde Egina los botes piratas que se encontraban en Sunium, uno de los lugares más frecuentados por ellos^[56]. Ya hemos hablado de la emboscada de Memnón en el cabo Sigrium. Y otro de los mejores ejemplos que nos ofrece la Antigüedad es el consejo dado por los milesios a los comisionados del Peloponeso de ocupar el promontorio Triopio para poder capturar los barcos mercantes atenienses que hacían la ruta de Egipto^[57].

De los numerosos testimonios conservados podemos deducir que la mayoría de estas actividades fueron realizadas en épocas recientes en las proximidades de la costa y en pequeñas embarcaciones. Lo mismo debió ocurrir en la Antigüedad. Era normal que los botes piratas no fueran de gran tamaño, solo del suficiente como para albergar el número de rufianes requerido para sorprender a la tripulación de un barco mercante anclado durante la noche o indefenso^[58]. Los botes usados por los comisionados megarianos para este propósito durante la guerra del Peloponeso eran tan pequeños que podían ser transportados en un carro^[59]. En el Mar Negro, tenemos noticias de una clase especial de botes, el [22]

camara de las costas caucásicas, con capacidad para albergar a veinticinco o treinta hombres, y tan ligero que podía sacarse con facilidad del agua y ser escondido entre la maleza. Por medio de estas embarcaciones los piratas podían atacar a los barcos mercantes en alta mar o ir al asalto de las costas vecinas, donde los botes se dejaban en pantanos mientras los hombres inspeccionaban la región en busca de su presa^[60]. De las naves de los piratas ligures se nos dice que eran bastante pobres, peores que balsas^[61]. Los habitantes de las Baleares vigilaban constantemente desde las rocas la aproximación de los barcos extranjeros. Cuando estos aparecían, una multitud de balsas se lanzaba en su persecución^[62]. La facilidad con que tales balsas podían sacarse del agua y ocultarse dificultaba en extremo la tarea de su erradicación en ciertos lugares. Las autoridades de las Indias Occidentales se encontraron con un obstáculo similar frente a los *dyaks* de Borneo. Ante una situación de peligro, los piratas podían hundir o esconder sus botes en los arroyos y ríos. Solo interceptando la flota al completo a su regreso de una expedición de saqueo el rajá Brooke pudo hacerles frente^[63].

El poco calado era imprescindible, según observamos en la descripción de Roberts, para los botes piratas. Los barcos de guerra que se dice que los cilicianos construyeron hacia el final de su trayectoria, eran algo excepcional y datan de la época en que Mitrídates había organizado a los piratas de modo que casi habían pasado a formar parte de su armada regular^[64]. Normalmente se preferían las construcciones más ligeras, con las que fuera posible alcanzar la velocidad necesaria tanto para atacar como para huir. Cuando sufrían la persecución de los pesados barcos de guerra de las potencias marítimas, los piratas podían escapar con facilidad al internarse en aguas de arrecife o, incluso, si eran empujados hasta la costa, con frecuencia lograban salvar su embarcación transportándola por tierra. Spratt hace recuento de las pérdidas sufridas por la fragata británica *Cambrian* en 1829, cuando maniobraba contra la flota pirata en la bahía Grabusa de Creta, a causa de un arrecife que se extendía por ella en forma de lunar^[65]. Un corsario cristiano tripulado por veintiocho o treinta hombres y perseguido por galeones turcos, huyó hacia el Istmo de Corinto, que cruzaron sin abandonar su embarcación hasta alcanzar la otra orilla^[66]. Otra leyenda similar corre acerca de un bote pirata arrastrado por sesenta hombres que lograron cruzar así el Istmo de Athos para no ser capturados^[67].

Casi siempre se hace distinción entre las naves piratas y los barcos de guerra. Cierta uso frecuente de la palabra nos permite advertir que esta se refiere más bien a los barcos piratas que a las naves de guerra de un ejército hostil^[68]. No obstante, por lo general, no se sabe que los piratas utilizaran ningún aparejo ni construcción particular. Probablemente, en muchos casos, el aspirante a pirata se contentara con el primer bote que llegara a sus manos por medio del robo o la

[23