

**Conozca las increíbles hazañas de los piratas
de todas las épocas en los siete mares del mundo**

Desde la lejana Antigüedad hasta las guerras del siglo XX, los piratas, corsarios y filibusteros protagonizaron feroces combates navales para apoderarse de prisioneros esclavos y fabulosos botines. Libres, audaces, temibles, su presencia sembró de terror las rutas marítimas, desde el Mar de la China hasta el Caribe, pasando por el Mediterráneo, el Atlántico, el Índico y el Pacífico.

Descubra la increíble epopeya de los bandoleros del mar, sus grandes capitanes, sus luchas, triunfos y fracasos; su influencia en la historia de los grandes imperios, su declive y su resurgimiento una y otra vez en distintas épocas y diversas latitudes. Este libro nos cuenta esa fantástica y apasionante aventura en una narración amena y rigurosamente documentada, que le permitirá adentrarse en temas como los siguientes:

- * *El terror púrpuro de los piratas fenicios.*
- * *César y Cervantes: ilustres prisioneros de los sarracenos.*
- * *Los vikingos que arrasaron Europa y descubrieron América.*
- * *Corsarios de la Corona de Aragón y otros piratas españoles.*
- * *El pirata Cristóbal Colón y sus compañeros de viaje.*
- * *La gran aventura de los piratas del Caribe.*
- * *Los célebres corsarios de la Edad de Oro.*
- * *Las intrépidas y aguerridas mujeres piratas.*
- * *Piratas y corsarios en las revoluciones americanas.*



TODA LA HISTORIA DE LA PIRATERÍA
EN UN LIBRO IMPRESCINDIBLE

Más allá del legado pirata

Ernesto Frers

Más allá del legado pirata

**Historia y leyenda
de la piratería**

**La fabulosa aventura
de los bandoleros del mar**



Desde el mismo instante en que unos navegantes primitivos lograron surcar las costas, otros navegantes los atacaron para robarles su cargamento. Así nació la piratería, que a lo largo del tiempo reinó sobre los mares, amplios, libres y sin fronteras, que forman parte indisoluble de la gran aventura que nos proponemos contar en este libro.

La palabra «piratas» remite en el imaginario popular a su edad dorada, entre los siglos XVI y XVII, con sus naves enarbolando la bandera negra, sus audaces capitanes, sus feroces abordajes a galeones cargados de riquezas y sus cofres de tesoros robados o escondidos. Esa época dio los prototipos emblemáticos del personaje del corsario o el filibustero, destacando nombres como Francis Drake, Henry Morgan, el Capitán Kidd, Barbanegra o Calico Jack, cuyas hazañas ocupan el lugar central de esta historia.

Sin embargo, la piratería comenzó mucho antes y siguió mucho después de esa Edad de Oro. Desfilan por estas páginas los piratas que acosaron el *Mare Nostrum* romano; los temibles invasores vikingos que arrasaron Europa; los antecedentes delictivos de Cristóbal Colón y sus compañeros de viaje; los corsarios españoles; los incansables piratas berberiscos, con el célebre Barbarroja a la cabeza; los protagonistas de la Edad de Oro, y también sus víctimas y represores; las aguerridas mujeres piratas de varias épocas y los capitanes *privateers* que lucharon en las revoluciones americanas.

(Sigue en la segunda solapa.)

(Viene de la primera solapa.)

En resumen, una gesta apasionante y un fenómeno histórico que, más allá de su poder de atracción, influyó de forma notable en la historia bélica, política y económica de nuestro mundo, y sobre el desarrollo de la navegación, la cartografía, la etnografía y las estrategias y tácticas de la guerra naval. Le invitamos a conocer y disfrutar la gran epopeya de los piratas de todos los tiempos... ¡Al abordaje!

Sobre *Piratas y Templarios*: «Frers recrea en este libro toda la aventura y misterio de una época con un estilo ágil y ameno».

Ernesto Frers es escritor y traductor dedicado a la investigación y divulgación de temas históricos y culturales. Sus últimos libros en esa vertiente son *Piratas y Templarios* (2005) y *El museo secreto* (2006). Ha traducido y adaptado para esta editorial diversas obras de gran éxito sobre esos temas. Es autor también de títulos de ficción, como las novelas *Historia de Karen*, *Desde otras vidas* e *Hija de la ausencia* (Premio Robinbook de Narrativa 2000).

Más allá del
legado pirata

*Historia y leyenda
de la piratería*

Grupo
**ROBIN
BOOK**
Barcelona - México
Buenos Aires

Más allá del legado pirata

Historia y leyenda
de la piratería



Ernesto Frers

La fabulosa aventura
de los bandoleros del mar

HISTORIA
enigmas

HISTORIA
enigmas

UN SELLO DE EDICIONES ROBINBOOK
información bibliográfica

© 2008, Ediciones Robinbook, s. l., Barcelona

Diseño de cubierta e interior: La Cifra

Impreso por GRÚP BARMES - AM 06, A.I.E, Barcelona

Impreso en España - Printed in Spain

Índice

Introducción	12
1. Acciones piráticas en la más lejana Antigüedad	15
El rapto de las Hespérides	17
Una profesión respetable	19
Los fenicios: piratas, mercaderes y exploradores	21
Piraterías en el mar Egeo	25
2. La piratería en el <i>Mare Nostrum</i> romano	31
Un rehén llamado Julio César	33
Los dueños del Mediterráneo	35
El final de la aventura	38
3. Los piratas normandos invaden Europa	43
Cuando los vikingos sitiaron París	45
Los ignorados navegantes del norte	48
Un azote recorre Europa	50
IncurSIONES vikingas en España	54
Algo más que feroces piratas	58
4. La piratería catalana en el Mediterráneo	61
El carpintero que pirateaba en su tiempo libre	63
Los corsarios de la Corona de Aragón	67
Roger de Llúria, el corsario almirante	68
Roger de Flor: templario, pirata y almogávar	71

Tres capitanes, dos curas y otros piratas	75
Joan Torrelles, el pirata reconvertido	79
5. Los piratas españoles que redescubrieron América	81
El circo ambulante del Gran Almirante	83
Tres piratas con tres carabelas	86
Pero Niño: el corsario de Castilla	91
Piratas españoles en la edad de oro	96
6. Los corsarios del imperio Otomano	105
El cautiverio de Miguel de Cervantes	107
La costa de los piratas	110
Un almirante de «La Sublime Puerta»	112
El corsario de Argel	114
Los émulos de Barbarroja	117
7. Piratas del Caribe: bucaneros, corsarios y filibusteros	123
La toma de Panamá por Henry Morgan	125
La gesta de los bucaneros	129
Los corsarios de la Reina Virgen	133
La traición del imperio Británico	136
8. Los grandes corsarios de la edad de oro	139
Francis Drake: corsario y caballero	141
El invencible Henry Morgan	148
Bartholomew Roberts, el pirata puritano	153
El tremebundo pirata Barbanegra	159
La extraña aventura del Capitán Kidd	164
9. Las intrépidas mujeres piratas	173
La princesa vikinga que se hizo pirata	175
La capitana irlandesa Grace O'Malley	177

Las piratas de «Calico» Jack	180
La viuda almirante Cheng I Sao	184
10. Los piratas revolucionarios en América	191
Benjamín Franklin y sus privateers	193
El revolucionario ocasional Jean Lafitte	196
Aury, el último corsario del Caribe	201
Azopardo y Bouchard: dos corsarios rioplatenses	204
Epílogo	211
Bibliografía	213



*Quince hombres sobre el cofre del muerto.
Ja, ja, ja, la botella de ron.
La bebida y el diablo hicieron el resto.
Ja, ja, ja, la botella de ron.*



Robert Louis Stevenson
La isla del tesoro

Introducción

Hace mucho tiempo, en un lejano día, unos aún rudimentarios navegantes lograron adentrarse en alta mar y fueron asaltados por otros navegantes que les robaron su cargamento. Así nació la piratería. Es posible que antes de eso hubiera bandidos embarcados que operaran en las zonas próximas a las costas, en los ríos o los lagos. Pero los mares, amplios, libres y sin fronteras, forman parte indisoluble de la gran aventura de los piratas. Y ésa es la historia que nos proponemos contar en este libro.

Hablar de piratas remite en el imaginario popular a su edad dorada, entre los siglos XVI y XVII, con sus naves enarbolando la bandera negra, sus capitanes audaces, sus feroces abordajes a galeones cargados de riquezas y sus cofres de tesoros escondidos. Esa época dio los prototipos emblemáticos del personaje del corsario o el pirata, con Francis Drake, Henry Morgan, el Capitán Kidd, Barbanegra o Bartholomew Roberts, cuyas hazañas ocupan el lugar central de esta historia.

Pero la piratería comenzó mucho antes y siguió mucho después de esa edad de oro. Así, nuestro relato quedaría muy incompleto si lo dedicáramos sólo a los nombres y episodios más divulgados. En este libro se va más allá de los grandes nombres y episodios de la pira-

tería, y se intenta descubrir aspectos novedosos o poco conocidos de las andanzas y las biografías de sus protagonistas.

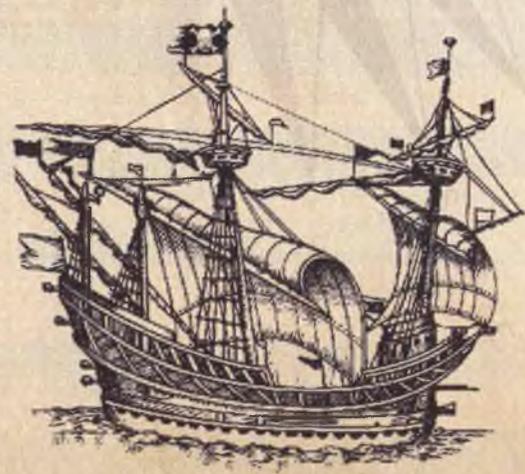
En atención al orden y claridad de la narración, la presentamos cronológicamente, desde los legendarios piratas de la mitología clásica, hasta los corsarios que intervinieron en las guerras de la independencia americana. Desfilan por estas páginas los piratas que acosaron el *mare Nostrum* romano; los temibles invasores vikingos que arrasaron Europa; los antecedentes delictivos de Cristóbal Colón y sus compañeros de viaje; los corsarios catalanes, castellanos, vascos y del resto de España; los incansables piratas berberiscos, con el célebre Barbarroja a la cabeza; los protagonistas de la edad de oro de la piratería, y también sus víctimas y represores; las aguerridas mujeres piratas de varias épocas; para finalizar con los capitanes *privateers* que lucharon en las revoluciones americanas en el siglo XIX.

En resumen, una gesta apasionante y un fenómeno histórico que, más allá de su atractivo aventurero, influyó de forma notable sobre la historia bélica, política y económica del mundo, y sobre el desarrollo de la navegación, la cartografía, la etnografía, y las estrategias y tácticas de la guerra naval. Os invitamos a conocer y disfrutar la gran epopeya de los piratas de todos los tiempos.





*Acciones piráticas en la
mās lejana Antigüedad*





El rapto de las Hespérides

Seis hermosas doncellas jugaban correteando entre los manzanos que daban frutos dorados en el jardín del palacio de su padre, un rey de Mauritania llamado Atlas, o también Atlante. El monarca se había casado con su sobrina Hesperis, por lo que a sus hijas se las conocía como las Hespérides. De pronto penetró en el áureo jardín una partida de piratas, que raptaron a las inocentes jóvenes y se las llevaron en sus naves. Zarparon con sus cautivas rumbo a Egipto, cuyo pérfido faraón, Busiris, les había ordenado el secuestro de las princesas mauritanas para fastidiar al rey Atlas, al que consideraba su enemigo.

En el ínterin, el héroe de esta historia, que no es otro que el mítico semidiós griego Heracles (que los romanos llamaron Hércules), había matado a Busiris por otro asunto pendiente. Algún cortesano del difunto faraón le informó sobre la misión de los piratas, y Heracles se hizo a la mar para rescatar a las Hespérides. Encontró a los raptadores, que se habían detenido a descansar en una isla, los mató a todos y llevó a las cautivas de regreso junto a su padre. Atlas, como recompensa, le regaló las manzanas de oro. Y así, con esta gesta, Heracles cumplió el penúltimo de sus famosos «doce trabajos».

Izquierda: Hércules mata a Busiris, rey de Egipto. Ánfora del siglo v.



Interpretación del rapto de las Hespérides en un grabado antiguo.

Esto lo cuenta el historiador griego Diodoro Sículo (o de Sicilia), que vivió en el siglo I a. C., pero sus fuentes son sin duda muy anteriores, y se remontan a diversas versiones del tema provenientes de la mitología clásica. San Jerónimo, por su parte, informa con sorprendente exactitud en su *Cronicón* que Heracles culminó la docena de trabajos en el 1246 a. C., expiando así su culpa. Las manzanas de oro figuran a su vez en varias narraciones independientes y mucho más antiguas, que a menudo les atribuyen el don de la inmortalidad. Podemos decir, en cualquier caso, que la historia de las Hespérides y los piratas se sitúa alrededor del fin del segundo milenio a. C., siglo más o siglo menos. Lo importante para el tema que nos ocupa es la constatación de que ya en los albores de la historia había acciones piráticas, y que éstas jugaban un papel decisivo tanto en acontecimientos reales como en los mitos legendarios.

Una profesión respetable

Hubo un tiempo en que los piratas no eran considerados como delincuentes. Un buen bandido del mar obtenía respeto y prestigio por sus dotes de hábil navegante, próspero mercader y experto estratega naval, apto para liderar combates marinos de defensa ante flotas invasoras. En el período preclásico, antes y durante la llamada «era oscura» (entre 1100 y 750 a. C.) la piratería era esencialmente una actividad económica. Los pueblos mediterráneos la utilizaban como forma de conseguir los recursos que necesitaban o los lujos que no podían obtener en casa. Los habitantes de los territorios menos productivos solían enviar flotillas piratas para saquear a los pueblos más ricos, pero también más indefensos. Los bandoleros del mar se apropiaban de parte del botín para sí mismos y el resto lo vendían, transformados así en honestos comerciantes para la ocasión. Nadie se escandalizaba por eso, y las propias víctimas aceptaban la rapiña pirática como parte de los avatares de la vida y del comercio.

No obstante la imagen del pirata variaba según quién fuera el que opinaba. Para algunos era, como se ha dicho, una suerte de héroe, y para otros, un deleznable criminal. Esta contrapuesta dualidad se refleja claramente en el protagonista de la *Odisea* homérica. Odiseo solicita la ayuda del rey feacio Alcinoos en razón de ser un pirata cretense extraviado, y veterano de la guerra de Troya. Pero cuando se presenta ante el cíclope Polifemo, éste lo acusa de ser un pirata y delincuente. Homero refleja de esta forma la doble imagen del pirata en el mundo antiguo. Alcinoos, monarca de la mítica isla de Esqueria, era un hombre aficionado al mar, admirador de los navegantes aventureros, que ya había ofrecido refugio al argonauta Jasón en su fuga con Medea. En cambio, Polifemo, aun siendo todo lo gigantesco y feroz que se quiera, no dejaba de ser un pastor de ovejas que vivía en una cueva y para el cual los asaltantes del mar representaban una constante amenaza.

Y ya que hablamos de zonas costeras amenazadas por la piratería, existen datos arqueológicos de que, ya en la «edad oscura», hubo poblaciones que se trasladaron al interior por miedo a las incursiones piratas. No obstante, cada tanto regresaban al puerto original, durante el tiempo imprescindible para proveerse de pesca o comerciar con un barco extranjero, siendo el ejemplo más clásico el de Atenas y su puerto de El Pireo. A lo largo de los períodos

arcaico y clásico, tanto los fenicios como los griegos fueron asentando enclaves comerciales en sitios estratégicos de las costas e islas del Mediterráneo. A menudo, esos asentamientos no duraban mucho, ya que eran atacados por feroces piratas o bandas de asaltantes de las tierras del interior, igualmente feroces. Algunos de esos bandidos de tierra firme provenían de los mismos pueblos que habían huido de la costa por miedo a los piratas.

Una virtud añadida de la actividad pirática era que, al mantener un número considerable de hombres buscándose la vida en el mar, aliviaba el exceso de población y el consiguiente riesgo de falta de alimentos, además de proveer con sus botines al mantenimiento y desarrollo de sus respectivos pueblos. Los griegos, por ejemplo, no contaban casi con una producción propia de algún valor. Apenas podían comerciar con sus bonitas artesanías, que no tenían gran interés práctico para sus vecinos del Mediterráneo. Pero éstos sí contaban con valiosos productos, como el grano de Egipto y Sicilia, el cobre de Alashiya (Chipre), el hierro de Etruria o los metales ibéricos. El intercambio de estos bienes corría generalmente a cargo de los fenicios, navegantes y mercaderes natos. Por lo tanto, los piratas griegos, y especialmente, los euboeos (oriundos de la gran isla de Euboea o Negroponte) se dedicaron a asaltar las naves mercantes fenicias y sus valiosos cargamentos. Tanto los euboeos como otros piratas de los tiempos clásicos obtenían un beneficio extra y nada despreciable ejerciendo un quehacer paralelo: la trata de esclavos. Los tripulantes de las naves abordadas y los pobladores de los puertos asaltados constituían un material humano que se destinaba al mercado de esclavos, un valor siempre en alza en el mundo Antiguo.



Arriba: moneda griega que representa a Zeus con un águila y un cetro.

Los fenicios: piratas, mercaderes y exploradores

Cuando una galera mercante del siglo XII a. C. avistaba una nave de velas purpúreas en el horizonte, la tripulación se echaba a temblar, rogando protección al dios correspondiente. El capitán, sabiendo que no tenía escapatoria, mandaba arriar el velamen y levantar los remos, para esperar resignado el abordaje de los piratas fenicios. Unos días después la nave pirata arribaba a un puerto del Mediterráneo o del Egeo, para pignorar su botín y ofrecer la tripulación apresada en el mercado de esclavos. Más tarde esa misma nave, u otra del mismo origen, se aventuraba hacia el poniente en busca de nuevas tierras que descubrir y colonizar, incluso más allá de las Columnas de Hércules (que correspondían al actual estrecho de Gibraltar).

Ese variado itinerario resume la apasionante historia de los fenicios, el pueblo que inventó la navegación de altura y durante varios siglos dominó sus mejores prestaciones: la piratería, el comercio marítimo y la exploración de nuevos mares y tierras. Su aporte al desarrollo de los astilleros, al trazado de nuevas rutas marinas y al crecimiento del intercambio mercantil y cultural, culmina con la difusión del alfabeto y la escritura entre los pueblos de la Antigüedad.

El origen de los fenicios fue una tribu cananita de ascendencia babilónica, que allá por el 1300 a. C. se estableció en una estrecha franja entre la montaña y el mar, al norte de Palestina. Dicho territorio se situaba, más o menos, en el mismo espacio que la «tierra prometida» donde el patriarca bíblico Abraham decidió asentar a los hebreos, otra tribu semita que buscaba un territorio fértil para su subsistencia. A medida que la población fenicia fue aumentando, los primitivos recursos agrícolas resultaron insuficientes. Algún líder imaginativo se propuso entonces extraer los inagotables peces del mar para alimentar a su pueblo, y así los fenicios inventaron la pesca mayor. Comenzaron por las líneas de anzuelos en forma de palangre y las redes que permitían pescar desde la costa.

Pero cuando esa captura también resultó escasa, decidieron adentrarse en el mar antes que morir de inanición. Para ello tuvieron que fabricar nuevas y mejores redes, e inventar las primeras embarcaciones de altura en la historia de Occidente. Ahuecaron troncos de árbol con hachas y antorchas, obtenien-

do una barca de tamaño aproximado al de una canoa actual; o unieron troncos más livianos para armar balsas primitivas, a las que dotaban de una vela cuadrada y un timón de madera.

Pasar de pescadores a piratas fue casi inevitable en esas circunstancias. Los pueblos de la época acostumbraban a atacarse y saquearse unos a otros, y una forma común de supervivencia era formar pandillas de bandidos que asaltaban caravanas, viajeros y aldeas desprotegidas. Los fenicios, ya que lo suyo era el mar, emplearon ese recurso en aquel nuevo escenario, mejorando así progresivamente la calidad y velocidad de sus embarcaciones. Y lo hicieron con tanta eficacia, que pronto llegaron a ser los temidos amos del Mediterráneo.

El segundo paso, transformarse de piratas en mercaderes, fue una consecuencia lógica del primero. Los botines obtenidos de sus rapiñas llegaron a ser tan abundantes, que los fenicios andaban sobrados de casi todo lo que tenía algún valor en aquellos tiempos. Y como eran los mejores navegantes, comenzaron a llevar sus mercancías a los puertos y mercados del Mediterráneo. Un curioso producto de su oferta era una tintura de color púrpura que extraían de un marisco muy abundante en sus playas. Ellos mismos teñían sus ropas y el velamen de sus barcos de ese color, que quizá por eso se puso de moda entre las elites de los pueblos vecinos, cuyos tintoreros y pañeros pagaban el tinte púrpuro a precio de oro. En aquella época florecieron en Fenicia grandes concentraciones urbanas de carácter naval y mercantil, como el puerto de Tiro, capital del reino fenicio más importante, o las ciudades autónomas de Sidón y Biblos.

Para evitar travesías demasiado largas, los mercaderes fenicios establecieron una red de enclaves comerciales a lo largo de las islas y costas sin dueño (o con dueños débiles o dóciles), que eventualmente servían como refugio a los piratas. Algunos de esos enclaves se convirtieron paulatinamente en asentamientos permanentes, con colonos fenicios que poseían minas, explotaciones agrarias o talleres de diversas manufacturas, al tiempo que difundían su cultura letrada heredada de Babilonia. La más importante de esas

Derecha: en este relieve del siglo VIII a.C. se representa un grupo de barcos fenicios transportando madera.



colonias fue sin duda Cartago, en el norte de África, que llegó a independizarse de la decadente Tiro, fundar sus propias colonias y erigirse en una potencia capaz de enfrentarse a los griegos en Siracusa, y a los romanos, en las célebres guerras púnicas.

Los fenicios en Andalucía



Cuando los fenicios exploraban las costas de la península Ibérica en busca de minerales y esclavos, se encontraron con una civilización antiquísima, pero también muy avanzada que los griegos conocían vagamente bajo el nombre de Tartessos. Su reino se extendía, aproximadamente, desde Alicante hasta la desembocadura del Tajo. No se sabe si por la fuerza, o con la anuencia de los nativos, los hombres purpúreos establecieron allí un enclave con el nombre de Gadir (en púnico, «ciudad fortificada», la actual Cádiz). En poco tiempo, ese asentamiento llegó a ser la colonia fenicia más importante de la costa septentrional del Mediterráneo, con un alcance semejante al de Cartago en la orilla opuesta.

Después de las guerras púnicas, la ciudad pasó a pertenecer al imperio Romano, que cambió su nombre por el de Gades, con el que alcanzó aún mayor esplendor. Su brillo decayó bajo el dominio de los musulmanes y resurgió después de su conquista por los godos en el año 1265.

Una vez exploradas y explotadas las costas mediterráneas, las galeras fenicias y de Cartago avanzaron, no sin notable audacia, entre las Columnas de Hércules para salir a la inacabable extensión del océano Atlántico (que los antiguos llamaron mar Exterior o mar Grande). Su pericia marinera y su afán mercantil los llevaron hacia el norte, hasta el canal de la Mancha, y rumbo al sur, hasta las costas e islas de África, donde establecieron numerosas colonias.

Algunos historiadores sostienen que, arriesgando la vida en sus frágiles naves, pudieron también atravesar el océano. Tal hazaña es discutible, pero también posible, por no decir probable. Veamos un testimonio de nuestro ya citado Diodoro Sículo:

«A lo lejos de África hay en el mar una isla de considerable tamaño. Es muy fértil, en parte montañosa [...] y por ella corren ríos navegables. Los fenicios la descubrieron por accidente, después de haber fundado muchas colonias por toda África».

El relato de Diodoro puede ser verdadero, pues existen otras fuentes que sugieren lo mismo. Varios textos antiguos nos informan de que los fenicios no habrían sido los únicos navegantes en ser arrastrados a las costas americanas «por accidente», como cuenta Diodoro. En una lista incompleta, podemos citar, por ejemplo: al monje medieval san Brendan el Navegante; al príncipe galés Madawg Gwynedd (llamado «Madoc»); al célebre vikingo Eric el Rojo; a los hermanos Zeno, cartógrafos y marinos venecianos del siglo XIV; y un largo etcétera de sumerios, chinos, egipcios, romanos, árabes y europeos que, en conjunto, podrían burlarse del «descubridor» genovés gritando desde sus tumbas: ¡Colón el último!



Piraterías en el mar Egeo

Cuenta una antigua leyenda que una hermosa doncella de la isla de Paros, en el Egeo meridional, fue raptada por unos piratas en el día de su boda. La madre de la novia, que era medio bruja, maldijo a los captores convirtiéndolos en piedra. Pero, con las prisas, la hechicera debió cometer algún error en el conjuro, pues también su hija quedó petrificada. Ella y los piratas pueden verse aún en su versión mineral en una de las escarpadas costas de la isla.

Las historias basadas en ataques, raptos y pillajes de piratas son abundantes en la mitología y el folclore de los pueblos del mar Egeo, y la historia confirma que su ámbito fue base de operaciones y refugio ideal para los delincuentes del mar. Como se sabe, esa porción del Mediterráneo noroccidental está sembrada de islas, grandes, medianas y minúsculas a las que las agencias turísticas llaman hoy «islas griegas». Su geografía, así como las de las costas continentales cercanas, es sinuosa y rocosa, con tortuosos estrechos azotados por el viento, altos acantilados, empinados desfiladeros, cavernas escondidas y



puertos naturales encerrados que no se ven desde el mar. O sea, una escenografía ideal para que los piratas aguardaran el paso de una nave mercante cayendo de improviso sobre ella, para luego guarecerse de eventuales perseguidores en las cuevas y peñones prácticamente inaccesibles.

La piratería griega fue practicada, en ocasiones, incluso por mujeres, como la legendaria Laskarina Bubulina, una combativa navegante de la isla de Spekos, que pirateaba por libre en las aguas del Egeo; o la capitana Arina de Skopelos, cuyo fabuloso tesoro aún buscan los esperanzados huéspedes del hotel que lleva su nombre en esa isla. Ellas y los otros piratas de su misma calaña capturaban sus ricos botines en las islas más prósperas de aquellos tiempos, como Corfú, Paros o Skiatos, cuyas poblaciones fueron asaltadas y saqueadas en repetidos ataques piratas. A finales del siglo VI a. C. una partida de marinos aventureros provenientes de Magnisia, en la Grecia central, se apoderó por la fuerza de la isla de Samos. El jefe de los invasores, llamado Polícrates, se proclamó tirano y emprendió operaciones piratas sobre las poblaciones vecinas para someterlas a su tiranía. Al comprobar la sumisión y el provecho que le proporcionaban tales excursiones, Polícrates dedicó todos sus esfuerzos y su mucha mala uva a convertir a Samos en el primer y único estado pirata del mar Egeo.

A lo largo de quince años, la poderosa flota pirata de Samos sembró el terror en las costas del Peloponeso y las aguas del Egeo y el Mediterráneo oriental, sin que ni griegos ni persas se atrevieran a enfrentarla. Sin abandonar la habitual piratería consistente en abordar y robar naves mercantes, Polícrates ideó un sistema menos arriesgado y más práctico para imponer sus designios. Se presentaba en un puerto con toda su flota y desembarcaba luciendo su aspecto más feroz. Exigía entonces el pago de un tributo a cambio de no atacar el lugar. Si la respuesta era negativa, ordenaba quebrar las rodillas a tres o cuatro dignatarios para mostrar que la amenaza era en serio. Desde luego los despavoridos lugareños aceptaban pagar una suma anual para que los piratas de Samos pasaran de largo frente a su costa. Con esa forma de esquilmar a sus víctimas por omisión, Polícrates fue precursor del método de «protección» que utilizarían milenios después organizaciones criminales como la Mafia o la Cosa Nostra. Por otra parte,

En pág. anterior: *Dionisos combatiendo a los piratas del mar Tirreno* (mosaico del siglo III).

Samos pertenecía formalmente al imperio Persa, que en ese momento se encontraba en guerra con las ciudades griegas. Las tropelías de los piratas en las aguas del Egeo y las costas del Peloponeso, con la permisividad evidente de la armada persa, sin duda debilitaban los recursos de los griegos. Esto convertía a Polícrates en el primer corsario de la época clásica, al servicio de una potencia en guerra.

En el 522 a. C., el nuevo emperador persa Darío I decidió cortar por lo sano la piratería en general, y el poderío delictivo de Polícrates en particular. Se dirigió a todos sus altos funcionarios a lo largo del imperio ordenándoles detener y ejecutar al tirano de Samos en cuanto tuvieran la oportunidad. El afortunado fue el sátrapa de Sardis, llamado Oroetes. Hizo llegar a Polícrates una suculenta oferta por emprender una supuesta acción contra los griegos, que atrajo al pirata a su satrapía. Allí fue arrestado sin contemplaciones y ejecutado por crucifixión.

Un poco más abajo del Egeo, entre el mar y los montes Taurus, un paisaje similar favorecía la actividad de los piratas de Licia y Cilicia, dos regiones contiguas en la costa sur de la Anatolia turca. Durante varios siglos, esta zona se conoció como «la costa de los piratas», y ya en 1194 a. C. Ramsés III emprendió una campaña naval para exterminar ese flagelo, aunque sin gran resultado (según describe un bajorrelieve hallado en Medinet Habu, en el delta del Nilo). Siete siglos más tarde, cuando el rey persa Jerjes reunía un poderoso ejército para invadir Grecia, contrató como mercenarios a 50 barcos piratas licios con sus respectivas tripulaciones de combate. El gran Herodoto describe así a los marinos guerreros de Anatolia:

«Vestían armillas y anchas fajas de cuero; llevaban arcos de ramas curvadas, flechas sin emplumar y jabalinas. De sus hombros pendían capas cortas de piel de cabra, y se cubrían la cabeza con cascos adornados con plumas. También portaban cuchillos y garfios...».

Con esas pintas y esas armas, terribles en el cuerpo a cuerpo, los piratas de Licia y Cilicia camparon a sus anchas por el Egeo y el Mediterráneo, por lo menos hasta el inicio de nuestra era, cuando Roma se tomó por fin en serio el problema. Pero esto ya es tema del próximo capítulo.



2 

*La piratería en el
Mare Nostrum romano*





Un rehén llamado Julio César

En el año 75 a. C., un joven patricio romano fue apresado por una banda de piratas silicios, que lo tomaron prisionero para venderlo como esclavo. Su nombre era Julio César, tenía 24 años y se dirigía a la isla de Rodas para perfeccionar su retórica con el gramático Apolonio Molón. Se cuenta que el futuro héroe de las Galias, haciendo gala de su innata altivez, le dijo al jefe de los piratas: «*Caesarem vehis, caesarique fortunam*», es decir, que se llevaba a César y también a su fortuna. Tal declaración despertó la codicia del silicio, que le dijo que sólo lo liberaría por la suma de veinte talentos de oro. El joven romano se echó a reír y le espetó que le daría más del doble, pero que luego volvería y los liquidaría a todos.

Fascinado por la fabulosa oferta, el jefe pirata no dio importancia a esa amenaza e informó al valioso prisionero que lo mantendría encerrado y bien vigilado hasta que llegara el rescate. César envió entonces algunos de sus hombres a varias provincias de Roma, con el objetivo de reunir los 50 talentos en los que él mismo valuaba su persona. Luego fue llevado al refugio de los piratas en Pérgamo, donde se instaló en compañía de un ayudante y dos sirvientes.

Izquierda: mosaico del año 80 a.C. que muestra un navío de guerra romano.



Grabado que representa a César capturado por los piratas silicios.

En cuanto al trato que recibió César de sus raptores, cedemos la palabra al autor griego Plutarco de Queronea, que en su *Vidas paralelas* lo relata así:

«Entre esos silicios, uno de los pueblos más sanguinarios del mundo, se comportó con tal autoridad que, cuando deseaba irse a dormir, les mandaba decir que hicieran silencio. Durante 38 días participó en todos sus ejercicios y diversiones con total despreocupación, como si fuera su líder en lugar de su prisionero. César escribía asimismo poemas y discursos que les leía en voz alta, y si no mostraban su admiración les gritaba en la cara que eran unos salvajes iletrados. Luego, en tono de broma, los amenazaba diciendo que acabarían todos ahorcados. Ellos lo aceptaban divertidos, atribuyendo sus arbitrarias palabras a la simpleza de su carácter o a su juvenil imprudencia.».

Finalmente, arribó una nave de Mileto cargada con el exorbitante rescate. Y en esa misma nave, el cautivo liberado hizo el trayecto de regreso. Una vez en Mileto y dispuesto a cumplir sus amenazas, Julio César no perdió tiempo y reclutó una tropa y algunas naves. Encontró a los piratas en su refugio, consiguió apresarlos y los entregó al pretor de la provincia de Asia, Marco Junio, que era la máxima autoridad por aquellos confines. César se presentó personalmente ante él, pidiéndole que ordenara el castigo de los silicios y devolviera el rescate a quienes lo habían aportado. Recordemos que se trataba de 50 talentos, es decir, algo más de una tonelada de oro, suma suficiente para tentar a cualquiera. Eso fue lo que le ocurrió a Marco Junio, que dio largas al asunto, intentando hallar una forma de quedarse al menos con parte de aquella fortuna. Fue entonces cuando Julio César, colmada su escasa paciencia, reunió a sus compañeros para recuperar el oro, arrancar a los piratas de su prisión y ejecutarlos por su cuenta. La condena escogida fue la crucifixión, castigo habitual en esa época para los que osaban desafiar el poder de Roma.

Los dueños del Mediterráneo

La derrota y el ejemplar castigo que propinó Julio César a los piratas silicios fue un hecho bastante excepcional para aquellos tiempos. Durante toda la última centuria a. C., Roma prácticamente cedió el Mediterráneo a la piratería, en parte por desidia y en parte por conveniencia. La República Romana estaba envuelta en conflictos internos y conquistas terrestres que le hacían costoso y arriesgado ocuparse de reprimir a los innumerables piratas que campaban impunemente en sus aguas. Por otra parte, a Roma no le venía mal que la actividad de los bandoleros del mar disminuyera la eventual presencia de naves adversarias. El Senado, a su vez, hacía oídos sordos a las protestas por las acciones de los piratas, dado que éstos proveían al mercado de esclavos para las haciendas de las familias patricias, y al dificultar el tráfico marítimo desde las colonias permitían un alza en el precio de los granos que producían esas mismas haciendas.



Retrato de Julio César (100-44 a.C.).

Los piratas silicios no respetaban necesariamente a las naves romanas, pero tampoco les tenían ojeriza. Ejerciendo una ejemplar neutralidad, no hacían distinciones entre una u otra bandera, y cumplían en forma ecuaníme su objetivo de obtener los mejores botines a su alcance. Sus víctimas preferidas eran los lentos e indefensos barcos mercantes, que trajinaban el *Mare Nostrum* trayendo y llevando mercancías entre Roma y los puertos del poniente, como los de Hispania y África, o las provincias orientales de Grecia, Macedonia, Siria y Egipto. En la década que va del 80 al 70 a. C., los ladrones del mar comenzaron a realizar incursiones tierra adentro, saqueando el interior de las islas y las zonas costeras. Los más audaces llegaron incluso a pasearse por la vía Appia (que unía Roma con el centro y sur de Italia), robando a las caravanas y secuestrando a personajes importantes para exigir un rescate. Cuenta Plutarco que entre sus rehenes se contaron los pretores Sextilio y Belino, a los que Cicerón agrega la hija del general Marco Antonio (abuelo del famoso amante de Cleopatra).

Aunque los motivos más frecuentes para convertirse en pirata eran el hambre, la miseria, el miedo a las legiones romanas o a los propios piratas, no todos los tripulantes de sus naves provenían de los sectores más marginales y desesperados. Muchos jóvenes que Plutarco califica como «de buenas y ricas familias» se lanzaban al mar como «soldados de fortuna», impulsados por el afán de aventuras y la posibilidad de alcanzar fama y gloria como navegantes. No era extraño por entonces ver navíos piratas con velas doradas, ricos cortinados purpúreos y remos tachonados en plata, que expresaban la riqueza de que disfrutaban sus capitanes. Cada tanto, las autoridades romanas reaccionaban contra los pillajes de los piratas. Ya en el año 102 a. C., el general Marco Antonio (el de la hija raptada) fue enviado al Levante para reprimir a los piratas. En realidad el militar de Roma se limitó a sellar un trato con un capitán silicio llamado Nicomedes a fin de reducir las capturas de ciudadanos romanos con destino al mercado de esclavos. Más tarde, en el 77 a. C., una nueva expedición comandada por Publio Servilio fue enviada en ayuda de los aliados de Roma en Oriente. Ante el mal disimulado fracaso de ese intento, el citado Marco Antonio comenzó a preparar un ataque en gran escala, que según Plutarco fue interrumpido por la tercera guerra mitriádica. Ésta se inició en aquel año 75 a. C. en que Julio César fue secuestrado por la desafortunada banda de piratas silicios, y su nom-

bre proviene de Mitriades VI, rey del Ponto, que dedicó su vida a disputarle a los romanos los territorios de la península de Anatolia.

El rey Mitriades había sido derrotado sucesivamente por Sila, en el 84 a. C., y por Lúculo, tres años después, pero, inaccesible al desaliento, volvió a insistir en cuanto pudo reagrupar sus fuerzas. Mientras el tozudo monarca combatía en tierra a las legiones, sus cómplices piratas rondaban el Mediterráneo asaltando y robando los barcos mercantes que abastecían a Roma y sus ejércitos. Aliados de Mitriades desde que inició su primera contienda en el año 88 a. C., los piratas constituían en esa tercera guerra una flota corsaria bien organizada que llegó a saquear el templo de Samotracia y ocupar las islas de Iaso, Samos y Clazomene.

Como era de prever, Mitriades acabó derrotado una vez más, por el eficaz general romano Cneo Pompeyo, apodado «El Grande» por la historia y «El joven carnicero» por la gente de su época. El monarca de Ponto consiguió huir de sus vencedores, e incluso intentó reclutar un nuevo ejército. Pero ya nadie estaba dispuesto a luchar bajo su mando, ni por todos los talentos del mundo. Finalmente su hijo, Farnaces II, más inclinado a pactar con Roma, lo convenció de que lo mejor que podía hacer era suicidarse. Mitriades VI seguiría ese filial consejo en el año 63 a. C. La desaparición del gran rey de Ponto, y la tregua firmada con Roma por su sucesor, debilitó un tanto la impunidad de los piratas en el Egeo y el Mediterráneo. Por fortuna (para ellos) la decadencia de los reinos seléucidas los libró de la vigilancia que Siria y Rodas venían ejerciendo sobre las aguas vecinas, ante la desidia de la flota romana.



El final de la aventura

Llenos de soberbia por su impunidad, varios capitanes piratas se confabularon en el año 68 a. C. para desembarcar en la boca del Tíber y marchar por tierra hacia la propia Roma. En un principio, su audacia les dio resultado, pues sus tripulaciones tomaron el puerto de Ostia y avanzaron a pie sin inconvenientes por los flancos de la vía Appia. Cuando estaban ya casi a las puertas de la

ciudad, las sorprendidas autoridades enviaron la guarnición de guardia para rechazarlos. Los piratas, que eran menos y con poca experiencia en el combate a campo abierto, no se atrevieron a enfrentar a las centurias romanas. Los capitanes ordenaron una prudente y apresurada retirada, y todos volvieron a buen trote a la costa.

Los asaltantes silicios, resentidos por su frustrante aventura, cogieron sus barcos y los dispusieron sobre el mar Tirreno en un arco cerrado, bloqueando el acceso de otras naves a la poderosa *Capitus Mundi*. Como se ha dicho ya, Roma vivía y comía gracias al transporte marítimo desde las provincias y colonias de sus vastos dominios. Las tropelías piráticas en alta mar, aunque afectaban en parte ese tráfico, nunca habían llegado a interrumpirlo totalmente. Pero ahora, por primera vez, una sólida barrera de naves piratas cerraba el paso a cualquier barco mercante que intentara acercarse al puerto de Ostia. Los productos de las granjas y haciendas de la península comenzaron a escasear, dando lugar a un espectacular alza de los precios. A los pocos meses, esos recursos locales se fueron agotando, y los romanos comenzaron a sentirse sitiados por el hambre.



Espartaco y los piratas

Después de haberse paseado por todo el sur de Italia, venciendo una y otra vez a las legiones romanas, el afamado esclavo rebelde Espartaco levantó campamento en Reggio Calabria, en el extremo meridional de la península Itálica.

Ante el exitoso avance de un ejército al mando de Marco Licinio Craso (por entonces el hombre más rico de Roma), llegó a un acuerdo con los piratas para que los transportaran a Sicilia a través del estrecho de Messina. Los barcos piratas, que se movían a sus anchas por esas aguas, embarcaron a Espartaco y unos 2.000 de sus seguidores, dejándolos sanos y salvos en Messina. No se sabe si ayudaron a los esclavos sublevados por generosa solidaridad o por una buena cantidad de dinero.

Los datos sobre Espartaco son escasos y contradictorios, pero se sabe que poco después fue vencido en Lucania por Cneo Pompeyo, y se cree que murió en esa batalla. Nunca se encontró su cuerpo, pero 6.000 de sus seguidores fueron crucificados a lo largo de la vía Appia, donde décadas después aún colgaban sus despojos.

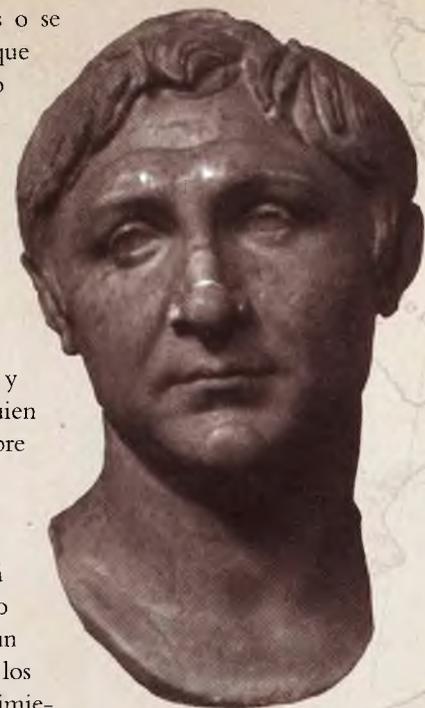
Ante tan desesperada situación, los senadores, que ya no obtenían beneficios de sus propiedades agrarias, adoptaron una tardía y apresurada decisión. En el año 67 a. C. nuestro conocido Cneo Pompeyo había sido elegido como uno de los dos cónsules que ejercían la máxima autoridad ejecutiva en el Gobierno romano. Admirado por sus exitosas (aunque un tanto sanguinarias) victorias militares ante Mitriades y Espartaco, nadie mejor que él para que el Senado le encomendara salvar la situación. El glorioso general, convertido para la ocasión en almirante, propuso no sólo romper el cerco sobre Ostia, sino eliminar de una vez por todas hasta el último pirata del Mediterráneo. El Senado aceptó esta proposición, promulgando la llamada *Lex Gabinia*, que le otorgaba a Pompeyo plenos poderes allá donde se encontrara, por encima de los gobernadores y magistrados locales. El orgulloso cónsul se proveyó de un aparato bélico impresionante, que reunía 250 naves de guerra, 100.000 marineros y soldados de infantería, una caballería de 5.000 jinetes para las incursiones en tierra firme, y un presupuesto de 6.000 talentos para los gastos. Esa costosa fuerza de combate fue financiada en gran parte por el propio Pompeyo y por su colega y rival Craso, siempre dispuesto a invertir en asuntos de guerra y de política.

Cneo Pompeyo no se había ganado su fama militar en vano. Era un hábil estratega, un táctico imaginativo y un comandante empeñoso e implacable. Para emprender su campaña, dividió el mapa del Mediterráneo Oriental en dos grandes zonas, una al este y otra al oeste, incluyendo las islas y las costas. A su vez esas zonas fueron subdivididas en trece sectores, según la presencia de barcos piratas o la existencia de puertos o ensenadas de refugio. De esta forma arrinconaba a los piratas que actuaban en cada sector y los aislaba de sus bases de operaciones. Dividió asimismo su inmensa armada en distintas escuadras autónomas al mando de un comandante, reservándose para sí mismo la más rápida y contundente. Entonces se lanzó al ataque barriando el mar desde poniente hacia levante, acometiendo varios sectores a la vez y desplazando su escuadra móvil allí donde una de sus flotillas necesitara refuerzos.

Los resultados de esa estrategia fueron tan rotundos como definitivos. Los piratas nunca se habían enfrentado a tan colosal enemigo, y la sola mención del nombre de Pompeyo llegó a aterrorizarlos. Cogidos por sorpresa uno tras otro, veían zozobrar sus naves mientras los tripulantes morían en desigual combate,

resultaban heridos, caían prisioneros o se arrojaban desesperados al mar. Los que conseguían huir para ponerse a salvo eran interceptados por una segunda escuadra, que a menudo ya había rendido y ocupado la guarida en la costa o el puerto de refugio. La mayoría se entregaron sin combatir o escaparon tierra adentro abandonando sus naves, armas y botines.

En menos de cuatro meses Pompeyo limpió de piratas las aguas y orillas del *mare Nostrum*, como quien lanza un potente polvo tóxico sobre un hormiguero. Luego atacó el hormiguero propiamente dicho, o sea Licia y Cilicia, a las que se anexó como provincias de Roma. Quizá conmovido por haber provocado tanto estropicio, dedicó después un buen tiempo a repartir tierras a los piratas arrepentidos para que se redimiran como agricultores. Toda Roma celebró la triunfal operación de limpieza que abatía definitivamente la constante amenaza de la piratería. Quizá nadie se preguntó, y menos aún los patricios y senadores, por qué no se había emprendido una campaña semejante varias décadas antes.



Arriba: busto de Cneo Pompeyo, cuya flota limpió de piratas las aguas del *Mare Nostrum*.



3 

*Los piratas normandos
invaden Europa*





Cuando los vikingos sitiaron París

Aquel 24 de noviembre del año 885, el vigía de guardia en la costa no acertaba a creerse lo que veía. Tras un recodo del Sena, vio aparecer uno tras otro decenas de *drakkars* de los temibles piratas vikingos. La alarma se extendió por las calles de París y su señor, el conde Eudes, ordenó preparar la resistencia desde el nuevo puente fortificado (actualmente el de Nôtre Dame), provisto de parapetos y torres de defensa. Mas los *drakkars*, tras remontar el río, se limitaron a echar anclas entre la ciudad y el puente. Poco después desembarcó un grupo de piratas, encabezado por un guerrero de tremendo aspecto, que se dirigió a los aielados pobladores en latín. Dijo que su nombre era Sigfried, que mandaba aquella expedición de vikingos daneses, y que quería parlamentar con las autoridades. Se envió entonces en busca del obispo Gozlin, que era el que mejor dominaba la lengua de Roma y de la Iglesia. El pirata no se anduvo con vueltas y le explicó que se dirigían a saquear la rica región de Burgundia (Borgoña), pero el puente sobre el Sena impedía el paso de sus

Izquierda: el conde Eudes rompe el sitio vikingo de París al mando de sus tropas.
Óleo del siglo XIX de Victor Schmetz.

naves. No tenían intención de atacar París, agregó, siempre que los parisien- ses destruyeran el puente para permitirles seguir viaje.

El obispo consultó con el conde Eudes y los notables de la ciudad. Nadie creía que se pudiera tomar en serio la palabra de un vikingo, y pensaron que lo más probable era que, una vez derribado el puente, Sigfried ordenaría de todas formas asaltar París. De modo que resolvieron no aceptar el trato y defenderse con uñas y dientes si los piratas atacaban. Por supuesto, los piratas atacaron al otro día. Y también repitieron sus ataques los días siguientes, 27 y 28 de aquel mes de noviembre. Los parisien- ses los rechazaron una y otra vez, precisamente gracias al nuevo puente con sus torres y parapetos, desde los cuales lanzaban sobre los vikingos contundentes lluvias de flechas, venablos y piedras. En vista de la imposibilidad de vencerlos por la fuerza, Sigfried decidió tomar las cosas con calma y sitiar París hasta que sus habitantes se entregaran por hambre. Con ese fin plantó su campamento en la cercana Saint-Germain-des-Auxerrois (en la zona del actual Louvre), frente a las murallas romanas que aún protegían la ciudad. Desde allí enviaba su caballe- ría a saquear las aldeas, huertos y granjas de los alrededores. Estos pillajes evi- taban cualquier filtración de alimentos hacia París, y de paso abastecían a sus propias tropas.

En esas circunstancias falleció el obispo Gozlin, y el conde Eudes quedó al mando de la defensa, secundado por el paladín franco Roberto el Fuerte. Ante lo apurado de su situación consiguieron enviar un pedido de ayuda a Carlos III el Gordo, rey de la Francia Oriental y nuevo titular del imperio Carolingio. El obeso soberano se tomó su tiempo para enviar dos destaca- mientos de auxilio al mando del duque Henri de Austrasia. Sus arremetidas causaron algunas bajas entre los piratas, pero no consiguieron romper el cerco, tras lo cual se retiraron dejando las cosas tal cual estaban. Enfurecido, el conde Eudes atravesó las líneas enemigas y no paró hasta presentarse en la corte imperial de Aquisgrán. Tales fueron los reproches que dirigió públicamente a Carlos III que éste, muy a su pesar, se puso al frente de un podero- so ejército y marchó hacia la ciudad sitiada. Cuando los piratas vieron apa- recer en las alturas de Montmartre las tropas carolingias, cuatro veces más numerosas que las propias, no se atrevieron a presentar batalla.

Para estupor de los parisien- ses, el de- saprensivo monarca actuó como si su ejérci- to hubiera sido el perdedor. No sólo no apresó ni castigó a los sitiadores, o por lo menos a sus jefes, sino que les pagó una recompensa de 700 libras por abandonar su asedio sin luchar. Pero lo más vergonzante vino luego, cuando el rey ordenó muy orondo que se des- truyera el puente para dar paso a los vikingos. El indignado conde Eudes, des- pués de haber resistido heroicamente el ase- dio durante diez meses, no pudo aceptar seme- jante orden y se plantó en medio de la plataforma



del puente junto al nuevo obispo y numerosos habitantes de París. Tuvo que ser el jefe pirata, Sigfried, quien tomara una decisión de compromiso para no seguir retrasando su expedición fluvial. Hizo subir los *drakkars* a la orilla y ordenó colo- carles unos troncos por debajo del casco para que pudieran rodar. De esta guisa los barcos fueron arrastrados rodeando las murallas de la ciudad y botados nue- vamente al agua al otro lado del Sena.

Por fin con el camino libre, los vikingos sembraron el pillaje y el terror en la Burgundia, sin que el emperador moviera un dedo para impedirlo. En su viaje de regreso los piratas transportaron nuevamente sus barcos por tierra para salvar el puente de París. En aquel mismo año (887), los vasallos de Carlos III el Gordo lo apearon del trono por incapaz, al tiempo que el vale- roso conde Eudes era elegido para reemplazarlo como rey de los francos.

El relato anterior está basado, en líneas generales, en lo que cuenta Abón de Saint-Germain-des-Prés, prior de esa abadía, testigo y cronista del asedio de París por los piratas daneses. Según esa crónica, Sigfried había reunido su pro- pia banda de piratas con otras de la cuenca del Sena, las que actuaban en el

Arriba: retrato de Carlos III el Gordo, que fue depuesto por sus propios hombres por su pasividad ante los vikingos. Obra de Carl Trost (1840).

Loire y el Escalda, y algunas provenientes de las costas inglesas. En total, unos 700 *drakkars* que cubrían todo el ancho del río a lo largo de 12 km, y una fuerza de combate de 40.000 hombres, cantidades que muchos historiadores consideran exageradas. Pero aunque Abón hinchara esas cifras, había estado allí y su descripción ha sido confirmada por otros documentos históricos.

El sitio de París nos sirve así para presentar y representar las invasiones vikingas en Europa. Pero pese a su carácter emblemático no fue la única, ni la primera, ni la última. Veamos entonces cómo empezó todo, y cómo continuó después.



Los ignorados navegantes del norte

Mientras Europa vivía la decadencia y caída del imperio Romano, las invasiones bárbaras, el nacimiento de nuevos reinos y el auge del imperio Carolingio, el mapa de su historia se difuminaba en el extremo norte. Según la mitología griega, allí vivían en un eterno y helado invierno unos seres gigantes e inmortales llamados «hiperbóreos» (los más boreales, o septentrionales). Su cielo mostraba una noche permanente, salvo durante la breve visita que les hacía cada año Apolo con su carro solar. En la realidad, los primitivos moradores de aquellas regiones no eran gigantes, aunque sí bastante altos y fornidos. No eran tampoco inmortales, ni mucho menos, ya que las duras condiciones climáticas, los riesgos de los mares helados y los fiordos rocosos, así como su tenaz tendencia belicosa, no les permitían aspirar siquiera a cierta longevidad. Su origen se remontaba a unas tribus germánicas que en el primer milenio a. C. emigraron a través de Finlandia o de Jutlandia (en la actual Dinamarca) para asentarse en distintos puntos de la península Escandinava. Vivían en las islas o zonas costeras, habitaban en cabañas de troncos y paja, cazaban renos y se alimentaban casi exclusivamente de la pesca cotidiana o, durante el invierno, de salazones de arenques y bacalao.

La gran pasión de los hombres del norte era la navegación, imprescindible para su subsistencia, y con el tiempo fueron perfeccionando el diseño y



Corsarios de Gruntland se aprestan a atacar una flota enemiga.

construcción de sus embarcaciones. En su momento de apogeo contaban con los grandes y pesados *knorrs* de carga de hasta 40 toneladas, y con los ágiles y livianos *drakkars* de vela rectangular con una cabeza de dragón en la proa, que utilizaban para el combate. Sus destrezas marineras los llevarían a practicar, al igual que los antiguos fenicios, la piratería, el comercio marítimo y la exploración geográfica, en ese orden. Surgió entonces el término «*viking*» para designar a quienes se aventuraban mar adentro, en especial los que se dedicaban al asalto y el pillaje de naves mercantes o puertos desguarnecidos.

La apertura de rutas mercantiles entre los puertos del mar del Norte y del Báltico, ocurrida alrededor del siglo VI, ofreció a los vikingos nuevas víctimas para sus depredaciones y nuevos mercados para su comercio marítimo. Al salir del aislamiento boreal encontraron excitantes desafíos para su pericia

en el mar. Los otros pueblos, en especial los de las islas británicas y la costa sajona, denominaron a los hábiles y temibles forasteros «*north seamen*», «navegantes del norte», que en Francia se tradujo como «*normands*», o «normandos», en español.

Impelidos por la notable prosperidad que observaron en los pueblos del sur, tan ricos como indefensos en comparación con su propio mundo, los vikingos se lanzaron abiertamente al ejercicio de la piratería a mediados del siglo VIII. En su caso no se trataba de un oficio exclusivo, sino de una actividad a menudo ocasional. Muchos leñadores o labriegos del norte necesitados de aumentar sus recursos, o jóvenes deseosos de aventuras, cogían los *drakkars* para piratear por unos meses o años, pero sin abandonar la relación con su aldea y con los menesteres de su oficio. A veces vendían en otros puertos el producto de sus rapiñas, o directamente intercambiaban sus pieles, cornamentas de reno, dientes de morsa, artesanías en madera y hueso, o sus decorativas piedras rúnicas, por otras mercancías que transportaban allá donde pudieran venderlas con provecho.



Un azote recorre Europa

Los terribles piratas vikingos iniciaron sus tropelías en las aguas del mar del Norte y el Báltico, pero pronto tropezó con una seria dificultad. Casi todas las tribus bárbaras que habían fundado los reinos europeos, provenían de las llanuras orientales y eran gente de a caballo, no de mar. Sin conocimientos de navegación, sus itinerarios mercantiles se trazaban principalmente por tierra o, si era el caso, por los grandes ríos continentales, utilizando balsas, almadías u otras embarcaciones rudimentarias. Las atarazanas normandas adaptaron sus *drakkars* para solucionar ese problema, haciendo abatibles los mástiles y reduciendo la quilla. De esa forma, sus embarcaciones podían tanto atravesar el mar como remontar los ríos para alcanzar sus objetivos tierra adentro. Con esa novedosa técnica invadieron los ríos navegables de Gran Bretaña, Francia o Alemania, llegaron al Ebro y al Ródano, a Sicilia y a la Europa Oriental. Una



Wagner les puso los cuernos



Los normandos vestían de forma algo más primitiva que sus contemporáneos europeos, pero no con la apariencia salvaje y terrible que les atribuye la iconografía al uso. Un ejemplo de esto es que no existe ningún registro arqueológico ni documental que sugiera que adornaban sus cascos con los famosos cuernos. Quien los utilizó por primera vez fue Richard Wagner, que en los montajes de su tetralogía operística en Bayreuth siempre presentaba a los vikingos con cuernos, que también coronaban a las miticas valquirias.

Wagner y el romanticismo europeo del siglo XIX establecieron asimismo que los héroes de las sagas normandas eran altos, rubios, de ojos azules y anatomía perfecta en ambos sexos. Ya en el siglo XX, esa ficción alimentó en parte los delirios racistas de los teóricos del nazismo, al menos en lo referente a la superioridad de una supuesta raza aria y al consecuente desprecio y persecución de las «razas inferiores».

de sus presas favoritas eran las abadías y monasterios, aunque no por ser ellos paganos sino por motivos más prácticos. Su objetivo eran las valiosas reliquias y objetos de culto en oro y plata, que constituían un preciado botín. Los aterrados monjes no ofrecían resistencia alguna, y se dejaban degollar piadosamente o apalear hasta la extenuación. Por lo común, los atacantes, antes de retirarse, prendían fuego al edificio junto con los muertos, moribundos, heridos o supervivientes escondidos que quedaran en él. Uno de los primeros y más sonados desmanes de este tipo fue el brutal saqueo, en 793, del monasterio de Saint Cuthbert, situado en la isla Lindisfarne, al noroeste de la costa británica. No quedó monje con vida y, tras saquear y robar hasta el último

candelabro, sólo las piedras resistieron el fuego del devastador incendio. Lindisfarne no era célebre solamente por el rico tesoro de implementos litúrgicos y valiosas donaciones que guardaban sus sótanos. Los monjes copistas de su *scriptorium* habían creado un particular estilo de ilustraciones miniadas admirado en toda Europa. Las llamas de los vikingos redujeron a cenizas el famoso Evangelio de Saint Cutberth y otros valiosos manuscritos, así como las exclusivas tintas e instrumentos para realizar las miniaturas y, por supuesto, a los habilidosos monjes.

Los piratas normandos no permanecían en los sitios saqueados más de lo imprescindible. Golpeaban siempre por sorpresa, con terrible violencia, y desaparecían rápidamente, usando una suerte de táctica medieval de guerrilla. Por otra parte, la destrucción de Saint Cutberth y otros monasterios hizo comprender a los campesinos y aldeanos que, ante los vikingos, ya no valía buscar amparo en lugar sagrado. Hallaron entonces protección en los castillos y fortalezas de los nobles y obispos del lugar, que a su vez levantaron murallas y cavaron fosos para impedir el acceso de los piratas a sus residencias, convirtiéndolas en fortalezas. A lo largo de los dos siglos siguientes, los piratas vikingos sembraron Europa de terror y destrucción. Culminando varios asaltos anteriores, en el año 865, una numerosa tropa de normandos daneses invadió Inglaterra. Debido al coincidente conflicto local por asuntos sucesorios, los normandos llegaron a dominar casi la mitad del país sin encontrar gran resistencia.

En el verano de 1015, el príncipe danés Knut (Canuto) el Grande —que llegaría a ser rey de Jutlandia (Dinamarca), en 1018, y Noruega, en 1028—, desembarcó en la costa inglesa con 10.000 vikingos de todos los reinos escandinavos. El principal defensor de los señoríos y clanes anglosajones fue Edmund, llamado «Ironsíde» («flanco de hierro»). Ambos contendientes libraron una confusa serie de batallas, treguas y acuerdos incumplidos, hasta que Ironsíde fue asesinado a traición en noviembre de 1016. El danés se hizo coronar en la Navidad de ese mismo año y, en enero de 1017, la nobleza local le juró obediencia como Knut I, rey de Inglaterra, reino que, a su muerte (1035), heredaría uno de sus hijos, Harold I.

En el interior del continente, los vikingos no llegaron a coronarse, pero conquistaron y poblaron extensas regiones, entre ellas la actual Normandía fran-

cesa. Sus asaltos y saqueos fluviales abundaron en la segunda mitad del siglo IX, penetrando todos los ríos navegables de la costa del mar del Norte, el canal de la Mancha y el Atlántico, desde la embocadura del Elba hasta la del Garona. Desde sus enclaves en Frisia remontaron el Rin para atacar Worms; por el Mosela llegaron a invadir Treves; y desde Colonia enviaron una expedición sobre Aquisgrán (Aachen, en alemán, o Aix-la-Chapelle, en francés), entonces capital del imperio Carolingio. Después de arrasar Flandes por el Escalda, penetraron en Francia recorriendo el Somme, devastando a su paso Abbeville, Amiens y la rica abadía de Saint-Riquier. Llegaron a hacerse totalmente dueños del Sena y sus afluentes, lo que les permitió atacar varias veces París (antes y después del famoso asedio de 885-886) y aterrorizar a media Francia.

En el 911, el rey francés Carlos III el Simple (hijo póstumo de Luis II el Tartamudo), atribulado e impotente ante la impunidad de los saqueos vikingos, entregó un amplio y estratégico territorio en el extremo noroeste de Francia al jefe normando Rollon, dándole el título de duque de Normandía. Los hasta entonces piratas invasores pasaron a ser vasallos franceses; aunque, como se verá, no renunciaron a sus tropelías.

En los inicios del siglo XI, los mercaderes normandos que traficaban desde Sicilia sufrían continuos ataques de los piratas berberiscos y los bandoleros bizantinos. Hartos de soportar estos pillajes, hicieron llegar un pedido de auxi-



Los vikingos llegaron a hacerse totalmente dueños del Sena, y ello les permitió atacar varias veces París y aterrorizar a media Francia. Grabado del siglo XIX.

lio a su paisano Robert Guiscard, que era por entonces el duque de Normandía. Un numeroso ejército comandado por Guiscard en persona se encaminó rápidamente a Sicilia, donde eliminó a los agresores al estilo vikingo de ataque sorpresivo e implacable. Pacificada la isla, los normandos decidieron apoderarse de ella, expulsando a los sarracenos que la ocupaban desde el año 827. Roger Guiscard, hermano menor del duque Robert, completó la conquista en 1091 y se autoproclamó conde de Sicilia. Su sucesor, Roger II emprendió campañas en el sur de la península Itálica, conquistando los ducados de Abulia y Calabria en 1127. Tres años después reunió todos sus territorios en un solo Estado, al que denominó Reino de las Dos Sicilias.

Incursiones vikingas en España

Una noche del año 840, una flotilla de *drakkars* vikingos navegaba por el mar Cantábrico occidental, en busca de nuevas tierras para realizar sus asaltos. Divisaron de pronto la brillante luz de un faro, que en el amanecer fue revelando la imponente silueta de una gran torre sobre una costa escarpada. El jefe de la partida no dudó en poner rumbo hacia tan impresionante atalaya, pensando que debía proteger un emplazamiento con un rico y abundante botín. Pero grande fue la decepción de los piratas al desembarcar en una pequeña y aislada aldea de pescadores, cuyos habitantes habían huido al interior apenas divisaron las naves normandas con sus amenazantes mascarones de proa.

No se sabe si los vikingos cogieron a algunos rezagados para su comercio de esclavos o si mataron a otros por ser viejos o inválidos, pero lo cierto es que su botín debió ser muy exiguo. El faro que habían avistado era la famosa Torre de Hércules, construida por lo romanos junto al cabo de *Finisterrae*, extremo noroeste de su antigua provincia de Hispania Ulterior y de la propia Península. La humilde aldea pesquera llevaba aún su nombre latino de Clunia (hoy, A Coruña), y en aquellos años los musulmanes se habían retirado ya de la región, dejándola casi deshabitada. Los godos cristianos de Asturias la iban



Las primeras incursiones vikingas en el sur de Europa llegaron alrededor del año 900. Mapa del siglo X.

ocupando poco a poco para compensar su aumento de población, pero ni a unos ni a otros les preocupó demasiado el asalto vikingo, si es que llegaron a enterarse.

No obstante aquella pequeña anécdota marcó el comienzo de una terrible serie de invasiones vikingas en la península Ibérica que se extendería durante más de un siglo. Los piratas normandos que actuaban en la costa atlántica de Francia habían establecido un enclave situado en el actual puerto de Saint-Nazaire, sobre la desembocadura del Loira. Desde allí bajaron hasta el estuario del Garona y remontaron el río para saquear Toulouse. Como no podían alejarse mucho más del mar, volvieron sobre sus pasos y probaron fortuna en

la cornisa cantábrica. Una primera incursión en Gijón fue rechazada por los asturianos, y luego los vikingos pasaron por el desengaño de la Torre de Hércules. Al año siguiente reunieron una flota de 150 naves, doblaron el *Finisterrae*, e iniciaron el descenso orillando la España musulmana.

El primer desembarco de los piratas normandos tuvo lugar el 20 de agosto de 844 en Lisboa, que entonces pertenecía al emirato de Córdoba. La flota vikinga constaba de 54 naves de guerra y otras 50 de apoyo. Durante trece días se libraron encarnizados combates, hasta que los defensores musulmanes lograron repeler a los atacantes, que se retiraron mar adentro. El gobernador militar lisboeta, Wab ibn Hazim, envió un mensaje a Abderramán II informándole del asalto pirata. El emir alertó a su vez a todos los comandantes de los otros puertos, ordenándoles que reforzaran sus defensas. Pero antes de que los jefes locales pudieran reaccionar, unas veloces flotillas de *drakkars* ya habían atacado Cádiz y saqueado la cercana Medina Sidonia, mientras el grueso de las fuerzas piratas remontaba el Guadalquivir para instalar su cuartel general en la Isla Menor. Desde allí cuatro naves efectuaron una sangrienta incursión sobre Coria del Río, y luego la flota completa se lanzó sobre Sevilla.

Los piratas arrasaron la ciudad a sangre y fuego durante siete días, incendiaron los barcos amarrados en el puerto, y asolaron los pueblos y campos de la comarca. Los sevillanos, cogidos por sorpresa, fueron apresados como esclavos y concentrados en la Isla Menor. Luego los piratas regresaron a la ciudad, donde masacraron a un grupo de ancianos que se habían escondido en una mezquita, que sería rebautizada como «mezquita de los Mártires». Después emprendieron los últimos pillajes para completar su cuantioso botín.

El saqueo de Sevilla significó un golpe muy fuerte para el orgullo de Abderramán y el prestigio de su emirato, aparte de las bajas y las pérdidas en naves, pertrechos y bienes materiales. El emir convocó de inmediato a sus principales jefes militares en la fortaleza de Carmona, donde reunieron un gran ejército para atacar a los normandos. La batalla tuvo lugar el 11 de noviembre de aquel año en la vega sur sevillana, cerca del sitio de Tablada. Las tropas musulmanas infligieron una dura derrota a los piratas, que se replegaron hacia sus naves y huyeron hacia la desembocadura del Guadalquivir. Abderramán hizo despellejar y degollar sin contemplaciones a los prisioneros,

cuyas cabezas fueron exhibidas en las carnicerías o colgando de las palmeras del lugar. Sin embargo, las pérdidas de los piratas no debieron ser tan graves como cuentan las crónicas de la época, siempre obsecuentes con los vencedores. Se sabe que cumplieron la retirada fluvial sin problemas, canjeando sus prisioneros por vituallas, granos y ganado. Tuvieron aún tiempo y fuerzas para arrasar Niebla, sobre el río Tinto, e intentar otro frustrado ataque a Lisboa.

Abderramán, escaldado por la fragilidad de su emirato frente los asaltos vikingos, decidió reforzar sus defensas ante posibles ataques venideros. Construyó una potente base naval a orillas del Guadalquivir, y levantó *ribats* o atalayas y torres de defensa en las desembocaduras de los principales ríos, como la de Sevilla; la de La Rábida, en el río Tinto; o la del actual San Carlos de la Rápita, al sur del delta del Ebro. Además, el emir, buen político y diplomático, envió como embajador de buena voluntad para negociar con los normandos al poeta, astrónomo y alquimista Yahya bin al-Hakam, apodado al-Ghazal (*la Gacela*), vocablo que también nombra una forma de poesía amorosa en lengua árabe.

La nave que transportaba a al-Ghazal zarpó del puerto de Silves, en el Algarbe lusitano, bordeó la costa francesa, y en tres días más de navegación llegó a un lugar que los textos árabes describen con el término *vashtra*, que significa tanto isla como península. Tampoco recogieron las crónicas el nombre de los reyes normandos que recibieron al poeta, aunque según parece hubo muy buena química entre él y la soberana. Al-Ghazal, temeroso de que el monarca recelara de sus frecuentes visitas a la cámara de su cónyuge, propuso a ésta espaciar sus encuentros. Según el historiador salmantino José Luis Martín, la reina normanda respondió lo siguiente: «Los celos no existen en nuestras costumbres. Entre nosotros, las mujeres no están con sus maridos sino mientras ellas lo tienen a bien, y una vez que sus maridos han dejado de agradales, los abandonan». Se ve que a los escandinavos, siempre pioneros de la libertad sexual y la independencia femenina, estos asuntos les vienen de muy lejos.

Pero ni los amoríos ni los argumentos de al-Ghazal obtuvieron un gran resultado, ya que los temibles *drakkars* volvieron a las costas andaluzas en el año 858. En esa nueva invasión los piratas llegaron al estrecho de Gibraltar y atacaron Algeciras, quemando totalmente la Gran Mezquita. Luego entraron por el río Segura hasta Orihuela (Alicante), ocuparon su fortaleza e instalaron en ella

su cuartel general. Desde allí emprendieron diversas excursiones de pillaje, que afectaron a las Islas Baleares, las quintas de las afueras de Valencia e incluso sitios tan distantes como la Provenza francesa o la Toscana, en la península Itálica. Poco después los piratas atacaron Sevilla y Niebla por segunda vez, pero finalmente los desalojaron las tropas del emir Mohamed I, hijo y sucesor de Abderramán, quemando o hundiendo la mayor parte de sus barcos. Entre 858 y 859, los vikingos insistieron con una nueva campaña sobre los territorios de Aragón y Navarra. Remontaron el Ebro, librando algunas escaramuzas ante las sólidas murallas de Zaragoza y Tudela, subieron por el río Aragón y el Arga, hasta plantarse en Pamplona. En el asalto y saqueo a la ciudad capturaron al rey García I Iñiguez, por cuya liberación cobraron un considerable rescate.

El último ataque vikingo que registran las crónicas musulmanas se produjo en el año 966, bajo el reinado del emir Hakam II. Los piratas, alentados por el duque Ricardo de Normandía para librarse de sus pillajes domésticos, fueron totalmente derrotados por las fuerzas musulmanas en Silves, el mismo puerto lusitano del que había partido la peculiar expedición diplomática y erótica del poeta al-Ghazal.



Algo más que feroces piratas

Hemos visto que, después de las primeras incursiones espontáneas y a ciegas, los normandos fueron instalando enclaves en las costas europeas. En un principio les servían como fuente de información y cabeza de puente para preparar los ataques, pero poco a poco se fueron asentando en forma permanente. La presencia de esas colonias, y su inevitable y creciente contacto con la población autóctona, favoreció el incremento de su actividad mercantil, en detrimento de la piratería. Se distinguió entonces a los «normandos», que eran marinos mercantes, comerciantes, intermediarios, o se asentaban progresivamente como agricultores y artesanos, de los «vikingos», nombre reservado a aquellos que seguían practicando la piratería, a su aire y con irregular fortuna. Esos pobladores normandos dejaron su impronta por medio de los matri-



El temible vikingo Leif Eriksson llegó en el año 982 hasta la isla de Terranova. Pintura de Christian Krogh (1893).

monios mixtos que propiciaron un mestizaje de sangres, o mejor dicho de genes, en las actuales etnias europeas.

La otra vertiente marinera de los pueblos escandinavos los convirtió en una combinación de conquistadores y colonizadores. A ellos se debe el descubrimiento y la elaboración de los primeros mapas de ciertas regiones árticas e islas nórdicas, en especial la gran extensión de Islandia. Aun los más acérrimos defensores de la hazaña de Cristóbal Colón aceptaron hace tiempo que el vikingo Eric el Rojo (Eirik Raudi) protagonizó el primer viaje a América documentado, al desembarcar en el 982 en Groenlandia y asentar varias colonias. Hay también datos de que su hijo Leif Eriksson visitó la isla de Terranova y las costas continentales de la península de Labrador (actual Canadá), y es probable que también dejara allí uno o más enclaves de colonos normandos. Fue así como los míticos y aislados gigantes hiperbóreos acabaron influyendo, en su versión humana, sobre la población y la historia europea y americana. Como si quisieran hacerse perdonar lo mucho que también destrozaron y rapiñaron.



4 

La piratería catalana en el Mediterráneo





El carpintero que pirateaba en su tiempo libre

Allá por el siglo XIV, había en Alzira (localidad de la actual comarca valenciana de la Ribera Alta) un carpintero llamado Martí Cedrelles. El hombre se proveía de la madera para su oficio comprando troncos que los leñadores bajaban aprovechando la corriente del Júcar. Pero, en épocas de sequía, el caudal del río se reducía a un nivel muy bajo, que impedía la navegación de los troncos. El señor Martí no obtenía entonces material para su taller, y dado que de alguna forma debía alimentar a su prole, cambiaba temporalmente de oficio. Embarcaba en un *lenyi*, o barca de abordaje, que él mismo había construido y bautizado como *Sant Agustí*, y con unos pocos tripulantes se lanzaba a ejercer la piratería.

Cuando las lluvias elevaban nuevamente el nivel del Júcar, el improvisado pirata regresaba a su artesanal oficio, una vez que podía disponer nuevamente de los troncos que bajaban por el río. Sus clientes y vecinos no reprobaban sus aventuras en el mar (que algunos de ellos también practicaban), ni había

Izquierda: los almogávares se lanzan a una sangrienta venganza después del asesinato de su caudillo Roger de Flor, en 1305. Óleo del pintor catalán Mariano Fortuny.

por allí autoridades que pudieran impedírselas. Pero, un mal día, Cedrelles se dispuso a atacar una nave mercante que, para su sorpresa, ofreció resistencia y acabó tomándolo prisionero y encerrándolo a bordo. Su captor, el capitán valenciano Joan Gisbert, lo llevó ante el *baile*,* título que ostentaba en la época el funcionario que impartía justicia. Como castigo por ejercer la piratería, el carpintero de Alzira fue condenado al embargo de todos sus bienes, incluyendo el lucrativo *Sant Agustí*.

El caso del modesto e infortunado pirata Martí Cedrelles es apropiado para introducir una época en la cual la piratería era una actividad común y aceptada en las costas valencianas, catalanas y occitanas del Mediterráneo, incluyendo las islas Baleares. Tanto podía practicarla un humilde artesano que disponía de un barco, como el mencionado carpintero de Alzira, o cualquiera de los numerosos condes y señores de esos contornos. El primer pirata cuyo nombre registraron las crónicas fue un tal Gauceleu o Gocelén, conde de Ampurias a comienzos del siglo IX, cuya mayor tropelía fue saquear los puertos y aldeas de la costa septentrional de Mallorca. En el siglo siguiente los vikingos llegaron a esa isla desde Al-Andalus, desplazando a los piratas ampurdaneses.

En ese escenario había cuatro fuerzas que se disputaban el mar y el territorio: los señores feudales catalanes, que defendían sus dominios y procuraban ampliarlos usando a menudo la piratería; los piratas berberiscos o sarracenos, que habían ocupado las Baleares y desde allí lanzaban sus incursiones por mar y tierra; los piratas normandos, que iban y venían pillando lo que podían; y, finalmente, el terrible guerrero musulmán Almanzor (o Al-Mansur) que avanzaba arrasando los reinos cristianos y había emprendido una incursión sobre Cataluña, enrolando a su paso a mercenarios vikingos y

* El término *baile* significa «juez» en la lengua de Oc. Este vocablo occitano se empleó con ese sentido en la Edad Media en Cataluña, Valencia y parte de Aragón.

Derecha: miniatura de un manuscrito francés del siglo XIV, que muestra una batalla entre musulmanes y cristianos.



berberiscos. Mientras el conde de Ampurias, hostigado desde Francia por los normandos, pedía y obtenía ayuda de los piratas sarracenos; otros nobles catalanes se aliaban con los vikingos para enfrentar el inminente peligro que representaba Almanzor.

En el año 985, las tropas del general musulmán entraron en tromba en Barcelona, arrasaron la ciudad y asesinaron un gran número de habitantes, ante la impotencia de sus defensores. Sunyer II, que reunía los condados de Ampurias y Rosellón, no pudo responder a la solicitud de auxilio de los barceloneses, pues en aquellos momentos asediaban sus costas varias flotillas de piratas berberiscos. Cinco años después, el mismo conde Sunyer armó una escuadra de 16 bajeles para rechazar y perseguir a esos invasores. La flota ampurdanesa batió a los sarracenos en retirada por toda la costa mediterránea hasta el cabo de Gata, donde finalmente negociaron un acuerdo de no agresión.

Barcelona permaneció destrozada y empobrecida, ya que la invasión de Almanzor había arramblado todo lo que tuviera algún valor, y resultaba muy difícil reunir fondos para emprender la reconstrucción de la ciudad. A principios del siglo XII, el conde Ramon Berenguer III el Grande, nacido en Provenza y casado con una hija del Cid Campeador, decidió conseguir por la fuerza los recursos necesarios. En 1114 armó una flota con ayuda de los piratas vikingos, quizá por gestión de su madre, Mafalda, que era de origen normando. El conde zarpó en dirección a las Baleares y saqueó las islas de Mallorca e Ibiza en continuos pillajes, como si se hubiera otorgado a sí mismo patente de corso.

En el apogeo del reinado de Ramon Berenguer III, la Ciudad Condal no sólo se había recuperado totalmente de las tropelías de Almanzor, sino que era la plaza más importante de la región. Al reunir su señor los condados de Barcelona, Gerona, Osona, Cerdaña y Provenza, se había convertido en la capital virtual catalana a ambos lados de los Pirineos. Después de la asimilación casi completa de los normandos que quedaban y el alejamiento de los berberiscos hacia aguas menos conflictivas, los piratas catalanes dominaban ampliamente el Mediterráneo, por lo general al servicio de alguno de los señoríos feudales que les ofrecían protección, cuando no una implícita patente de corso. Esta situación alcanzó carácter oficial y mayor

campo de acción con la institución de la Corona de Aragón en la segunda mitad del siglo XII.



Los corsarios de la Corona de Aragón

El rey de Aragón Alfonso I el Batallador, fiel a su consigna de que «un buen soldado debe vivir entre hombres, no entre mujeres», había muerto en 1134 sin dejar descendencia. Los nobles del reino eligieron como sucesor a su hermano menor Ramiro II el Monje, apodo que llevaba porque lo era. Para ser coronado debió abjurar de sus votos de castidad y buscarse esposa que le diera la imprescindible descendencia. La escogida fue la francesa Inés de Poitou, que en 1136 dio a luz una niña a la que llamaron Petronila.

En 1137 Ramiro firmó en Barbastro unas capitulaciones matrimoniales que fijaban el compromiso de Petronila, un bebe de un año, con el joven conde de Barcelona Ramon Berenguer IV, que iba por los 23. Según especificaba ese acuerdo, Ramon Berenguer era reconocido como príncipe de Barcelona y heredero de Aragón, aunque Ramiro conservaría el título de rey de por vida. La novia niña sería educada en la corte catalana hasta alcanzar los 14 años, edad

Alfonso I el Batallador, soberano de Aragón y de Navarra, murió en 1134 sin descendencia, legando sus reinos al Temple.



establecida por el derecho canónico para que una joven accediera al matrimonio. La boda postergada se celebró en Lérida en el verano de 1150. Los esposos se tomaron siete años para concebir a su primogénito, nacido en marzo de 1157 y bautizado como Ramon Berenguer en honor de su padre. Su destino manifiesto era ser el quinto conde de Barcelona con ese nombre.

Ramiro el Monje pasó a vivir casi en retiro en sus posesiones de Huesca, donde murió en agosto de 1157 a la edad de 73 años. Petronila fue así reina de Aragón en el breve lapso entre dos muertes: la de su padre y la de su esposo, ocurrida en 1162. Decidió entonces retirarse a su condado de Besalú, tras abdicar a favor de su primogénito, que ya heredaba de su progenitor el condado de Barcelona y los otros títulos adjuntos. El conde-rey renunció a su nombre natal catalán, para reinar con el apelativo de Alfonso II, como homenaje a su afamado tío abuelo aragonés. Sus súbditos lo apodaron «el Casto», por la simple e inusual circunstancia de que nunca fue pillado en relaciones extraconyugales.

Con el doble reinado de Alfonso II nació en la práctica una unidad peninsular de gran extensión y abundantes recursos materiales y humanos, capaz de tratar de tú a tú a Castilla o a Francia. Consolidada formalmente con el nombre de Corona de Aragón, su poderío la llevaría a conquistar nuevos territorios más allá de los límites hispánicos. Y en esa aventura participaron activamente numerosos corsarios y piratas que combatieron bajo sus blasones. Reseñamos a continuación las hazañas de los más renombrados.

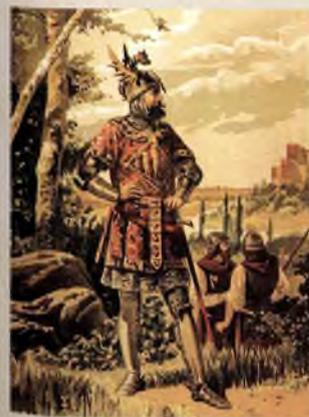


Roger de Llúria, el corsario almirante

Como varios de los corsarios al servicio de la Corona de Aragón, Roger de Llúria (o de Lauria) no era natural del territorio catalanoaragonés. Nacido en 1250, según algunos en Lauria (Basilicata napolitana) y según otros en Scalatea (Calabria), provenía de todas formas del extremo meridional de la península Itálica. Su madre, de familia noble de origen normando, se trasladó a

Barcelona en el séquito de Constanza de Hohenstaufen, hija de Manfred de Sicilia, que iba a casarse con Pedro III de Aragón, llamado «el Grande». El niño se educó en la corte, y pronto mostró su afición a la marinería y su interés por las batallas navales. Más tarde tomó por esposa a Saurina, hermana de Berenguer de Entença, que sería lugarteniente de Roger de Flor en la campaña de los almogávares.

En 1282, Roger de Llúria sirvió a las órdenes del almirante Jaime Pérez, hijo natural de Pedro III, en las campañas del monarca aragonés en el norte de África y Sicilia. Al año siguiente, el soberano designó a Roger almirante de la flota aragonesa. En la práctica, Llúria actuaría en los años siguientes como corsario, atacando a naves sarracenas, francesas y provenzales. Entre otros hechos, asaltó y conquistó la isla de Malta y atacó la costa amalfitana, donde venció e hizo prisionero al príncipe de Salerno, Carlos I el Cojo, heredero del trono de Nápoles. En esa incursión saqueó asimismo varios puertos y poblaciones de Calabria. En su papel de almirante de la Corona de Aragón, Roger de Llúria se enfrentó a las escuadras francesas que amenazaban el principado por orden de Felipe III el Atrevido. Su principal victoria tuvo lugar en el verano de 1285 en la batalla naval librada en aguas de las islas Formigas, próximas al puerto de Palamós, triunfo completado con una nueva paliza al día siguiente. Los franceses intentaron rehacer su maltrecha flota en la bahía de Roses, pero otra vez fueron derrotados por el de Llúria. Acto seguido, el gran almirante de Aragón desembarcó con sus tropas para unirse al conde Ramon de Montcada en el paso pirenaico de Panissard, donde su triunfo derrumbó definitivamente las ambiciones del atrevido rey francés sobre la Marca Hispánica. Por su brillante desempeño en esas campañas, Roger de Llúria recibió del monarca aragonés el condado de Cocentaina,



A pesar de ser considerado catalán, Roger de Llúria provenía en realidad de la península Itálica, probablemente de la Calabria.

en el valle valenciano de Albaida. Al fallecer Pedro III, el 10 de noviembre de aquel mismo año 1285, le sucedió su hijo Alfonso III, un joven de carácter débil y voluble. Su reinado fue breve, pues murió en 1291 a los 25 años de edad. En ese lapso tuvo tiempo de acompañar personalmente a Roger de Llúria en la espectacular conquista de Menorca (en 1286), con lo cual se completó la posesión de las islas Baleares por la Corona de Aragón. Alfonso III murió sin descendencia, por lo que el segundo vástago de Pedro el Grande se calzó la corona de Aragón como Jaime II. El nuevo monarca era un jovencito de 25 años, al igual que su finado hermano cuando subió al trono. No obstante Jaime tenía cierta experiencia como gobernante, ya que antes había heredado el reino de Sicilia de su madre, la reina Constanza. Dejó a su otro hermano, Federico (o Fadrique), al cuidado de la isla, y marchó a Zaragoza para ser coronado. Su primer golpe de efecto fue casarse el 1 de noviembre de 1295 con Blanca de Anjou, hija del ya nombrado Carlos el Cojo, príncipe de Salerno, al que Roger de Llúria mantenía prisionero en la fortaleza de Cefalú. Este hecho enfrió aún más las relaciones del soberano con su famoso almirante.

En el mismo año, ambos consuegros, con el respaldo del papa Bonifacio VIII, firmaron el tratado de Agnani, por el cual Jaime cedía a Carlos la isla de Sicilia, recibiendo a cambio las de Córcega y Cerdeña. Sucedió que Federico le había tomado el gusto al gobierno de Sicilia y, desobedeciendo a su hermano y señor, se negó a ceder el trono en enero de 1296. Su rebeldía contó con un entusiasta apoyo popular, al tiempo que desató una guerra entre la Sicilia aragonesa y la dinastía angevina de Nápoles. Jaime II, obligado por lo establecido en Agnani, no tuvo más remedio que aliarse a Carlos, que contaba además con el apoyo de la Santa Sede.

Roger de Llúria en principio había tomado partido por Federico, ya que consideraba un error del rey aragonés entregar el reino de Sicilia a la dinastía francesa que él había derrotado en el mar y en los Pirineos. Pero, en los fraternos combates navales que se sucedieron, luchó en favor de Jaime, quizá por su vieja lealtad a la Corona de Aragón. Derrotó a las naves sicilianas frente al cabo Orlando, en Messina, en julio de 1299, y otra vez entre las islas de Ponza y Zannone en el golfo de Gaeta, el 14 de junio del año siguiente. Esas victorias fueron un factor decisivo para que, en 1302, se firmara la paz de Caltabellota,

por la que Federico era reconocido como rey de Sicilia, y Carlos II como soberano de toda la Italia meridional con el título de rey de Nápoles. El corsario almirante contaba ya 52 años, recibía mal las acusaciones de traición que le enrostraban los resentidos sicilianos, y no encontraba ánimos ni motivos para seguir en activo. Decidió retirarse a su condado de Cocentaina, en cuyo castillo murió poco después, el 19 de enero de 1305.



Roger de Flor: templario, pirata y almogávar

El pirata más conocido al servicio de Aragón y Cataluña, rodeado de una aureola legendaria y romántica, no había nacido en ese reino, ganó su fama en guerras ajenas, y su verdadero nombre no era Roger de Flor. Su padre, Richard Blume, hijo de un pequeño noble rural de Turingia, llegó a Italia como halconero de Federico II Hohenstauffer, emperador de Alemania y controvertido rey de las Dos Sicilias. Su esposa era hija de un acaudalado mercader de Brindisi, y en 1266 dio a luz un niño bautizado como Rutger Blume, que traducido literalmente al catalán resulta «Roger Flor».

Ser hijo del halconero real era un buen punto de partida para ascender en la corte germana, pero Richard Blume murió en combate contra los franceses de Anjou en la batalla de Tagliacozzo, cuando su hijo tenía tan sólo un año de edad. Los angovininos se apoderaron de todos los bienes de los vencidos, con lo que la viuda Blume quedó sin un cuarto y debió acogerse al hogar paterno de Brindisi. Así, Rutger se crió merodeando por los muelles de ese puerto del Adriático, saltando a los barcos que anclaban en él, ayudando en la carga y descarga de las bodegas, y aprendiendo los términos marineros. Siendo aún un niño de 10 años, obtuvo el permiso de su madre para embarcar como grumete en una nave provenzal, cuyo capitán era un cierto señor de Vasail, marsellés y caballero del Temple. El joven Blume, que había italianizado su nombre como «Ruggero da Fiore», no tardó en incorporarse a la poderosa orden de monjes guerreros, destacando por sus dotes de nave-

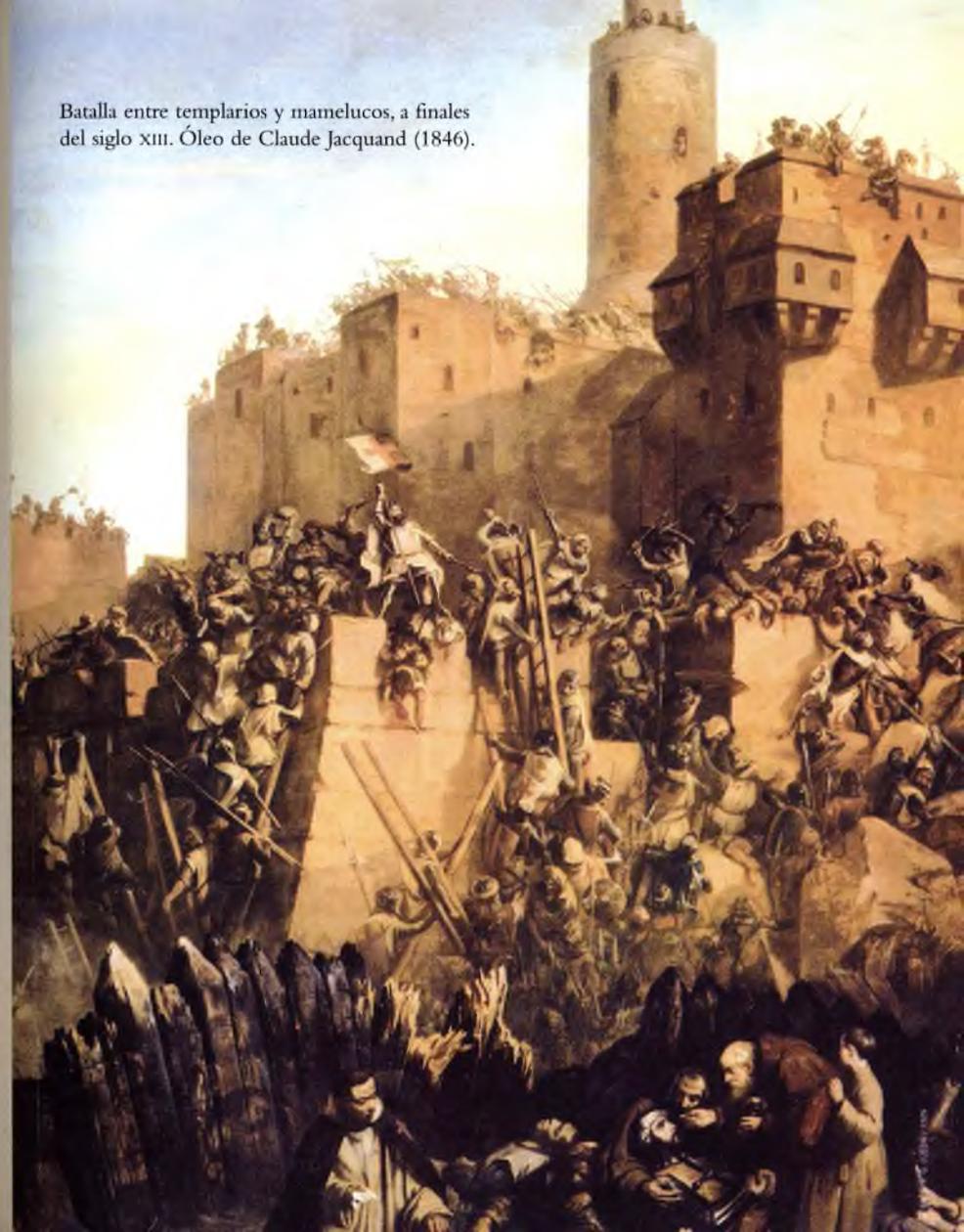
gante, su audacia y su espíritu combativo. Siendo aún adolescente, el Temple le confió el mando de una nave capturada a los genoveses, que él bautizó con el nombre de *Falcone* («Halcón») en homenaje al oficio de su padre. Tomó entonces rumbo a Oriente para sumarse a los caballeros que luchaban en la octava Cruzada emprendida por Luis IX de Francia (más conocido hoy como San Luis Rey).

La expedición cristiana a Tierra Santa fue de mal en peor, y los templarios se quedaron casi solos y maltrechos, combatiendo por tenaz orgullo. En 1291, cuando deciden emprender la retirada y regresar a Europa, Ruggero da Fiore es destinado a rescatar a los miles de cristianos que se habían refugiado en la fortaleza de San Juan de Acre. Cumple con éxito ese arriesgado encargo, pero, poco después, es acusado de haberse quedado con gran parte del tesoro recuperado en la operación. Los historiadores posteriores no han hallado pruebas documentales de ese delito, pero el severo gran maestre Jacques de Morlay expulsó de la Orden al héroe de Acre, que debió vagar por las costas del Mediterráneo como un proscrito.

El hijo del halconero se dirigió a Marsella para desguazar el maltratado *Falcone*, y de allí pasó a Génova, donde sus amigos ligures le prestaron el dinero para comprar y alistar otra nave más pequeña. Ruggero escogió una galea llamada *L'Olivetta*, con la cual se ganó la vida actuando como mercenario de algunos reinos magrebíes y cortes europeas, o asaltando barcos y puertos indefensos por su propia cuenta. Su suerte cambió cuando el ya citado Federico, rey en rebeldía de Sicilia, lo contrató a su servicio. Adaptó su nombre al catalán como Roger de Flor, y fue puesto al frente de los almogávares, temibles mercenarios catalanes que habían sido decisivos en las conquistas de Valencia y Mallorca con Jaime I. Estos feroces e imbatibles guerreros luchaban sin corazas, cotas ni protección alguna y, antes de lanzarse al ataque, golpeaban la espada contra el suelo, al grito de guerra de *¡desperta, ferro!*

Como ya sabemos, Federico se había rebelado contra su hermano Jaime II de Aragón, cuando éste firmó la cesión de Sicilia a la casa de Anjou. Los angovininos decidieron imponer sus derechos por la fuerza, atacando y sitiando la isla. Jaime no tuvo más remedio que aliarse con ellos, enviando una escuadra de combate y a su almirante Roger de Llúria. Éste se puso al frente de la flota

Batalla entre templarios y mamelucos, a finales del siglo XIII. Óleo de Claude Jacquand (1846).



aliada, con la que en 1302 asedió la importante plaza de Messina. Roger de Flor comandaba la defensa de los sicilianos, y por primera y única vez se enfrentaron los dos míticos Roger de la piratería mediterránea.

En un primer choque, Roger de Flor logró romper el cerco de los angovinos, y Roger de Llúria se replegó para volver a atacar con mayor ímpetu. Distintas fuentes otorgan la victoria a uno u a otro, según la afición del cronista o historiador que nos cuenta esa batalla. Esto nos permite creer que lo más probable es que no hubiera un claro vencedor cuando el tratado de paz de Caltabellotta puso fin a las hostilidades.

Federico, reconocido y consolidado en su trono siciliano, ya no necesitaba un corsario mercenario a su servicio. Roger de Flor encontró un nuevo amo en el emperador bizantino Andrónico II Paleólogo, que se veía amenazado por la invasión de los turcos otomanos de Osmán I. Ante la magnitud de la empresa, aumentó su tropa de unos 5.500 almogávares catalanes, con otro millar de mercenarios del Languedoc, Castilla y Navarra, en lo que se conoció como la Gran Compañía Catalana. Se trataba de un verdadero ejército personal y profesional, muy bien entrenado, absolutamente leal y al que su jefe pagaba por adelantado.

La Compañía Catalana se dirigió por mar hacia Anatolia, y llegó a Constantinopla en agosto de 1302, desfilando muy ufana ante los vítores de sus habitantes. No obstante, sus jefes se negaron a enarbolar los estandartes bizantinos, y lucharían siempre bajo las banderas de la Corona de Aragón. Los almogávares iniciaron su particular guerra en el Asia Menor en mayo de 1303, rompiendo el cerco turco a la ciudad de Filadelfia y liquidando a unos 20.000 soldados adversarios que comandaba el general Alí Yir-Karman. Llegó entonces Rocafort con un importante refuerzo, y la Gran Compañía recorrió con parecida fortuna y saña un largo itinerario de limpieza, aterrorizando Lidia y Jonia, pasando por Esmirna y Magnesia, y liberando a Tiria del dominio de Sarukhan. El periplo prosiguió en Ania, donde los almogávares exterminaron a 3.000 soldados enemigos, tras lo cual continuaron su victoriosa campaña durante todo el año siguiente. La batalla final tuvo lugar en el desfiladero de las Puertas de Hierro, en la Cilicia, donde los otomanos fueron totalmente vencidos y masacrados. El sultán retiró de la región lo que quedaba de sus

ejércitos, y se resignó a no insistir en sus conquistas mientras los almogávares anduvieran por allí.

Andrónico, maravillado y aliviado por la desaparición del peligro otomano, no pudo menos que colmar de honores a Roger de Flor. Le concedió el título de megaduque, el más alto de la jerarquía nobiliaria bizantina, y le entregó en matrimonio a su sobrina la princesa María, hija del zar de Bulgaria. Pero la admiración que había obtenido el adalid catalán y el poder que le otorgaba pertenecer a la familia imperial, no dejó de despertar envidias y recelos. Miguel Paleólogo, hijo de Andrónico y coemperador, comenzó a sospechar que cuando muriera su padre, el ambicioso megaduque intentaría quitarlo de en medio y ocupar el trono. En 1305, Miguel, con la excusa de reconciliar a bizantinos y almogávares, organizó un fastuoso banquete en Adriánopolis, al que Roger y sus hombres asistieron sin armas, según el protocolo griego. En medio del festín los esbirros de Miguel, capitaneados por un tal Gircón, apresaron por sorpresa a Roger de Flor y a un centenar de sus jefes y oficiales. Todos fueron asesinados y sus cuerpos descuartizados, mientras se iniciaba una matanza de los almogávares y los súbditos catalanoaragoneses que se encontraban en Bizancio. Los que lograron escapar se refugiaron en Gallípoli, sede de los cuarteles de invierno de la Gran Compañía.



Tres capitanes, dos curas y otros piratas

Los principales lugartenientes de Roger de Flor eran Berenguer de Entença, Bernat Rocafort y Ramon Muntaner, que dejó escrito un excelente testimonio sobre los hechos de la Corona de Aragón y la gesta de los almogávares. Muntaner, natural de Perelada, era más un cronista intelectual que un guerrero. Aunque empuñaba la espada a menudo, sus funciones habituales en la Gran Compañía eran las de un administrador e intendente logístico. El barón Berenguer V de Entença pertenecía a una poderosa dinastía de la Ribagorza tarraconense, se unió a la expedición como vasallo de la Corona de Aragón,



Desfile de Roger de Flor y su ejército de almogávares por Constantinopla, en 1302, ante el emperador Andrónico II, que después lo mandaría asesinar, originando la que se denominó «venganza catalana». Óleo de José Moreno Carbonero (1888).

y era el primer lugarteniente de Roger de Flor. El veterano jefe almogávar catalán Bernat Rocafort, un soldado aguerrido de talante feroz y ambicioso, actuaba como alcaide o comandante de la infantería.

Tras la traicionera masacre de Adrianópolis, los tres jefes se juramentaron para castigar a los criminales, en lo que se conoce como «la venganza catalana». En esa campaña arrasaron Tracia, derrotaron al ejército de Miguel ante las puertas de Constantinopla y persiguieron a los asesinos de Roger de Flor

hasta Bulgaria. Allí, tras una batalla que duró un día completo, los almogávares apresaron a Gircón y le cortaron la cabeza. Roger de Flor había sido vengado, pero la Gran Compañía no tardaría en sumirse en conflictos internos que llevaron a su disgregación.

Como hemos podido ver, los corsarios y piratas de las costas catalanas provenían de todos los estamentos sociales, tanto de la nobleza local como extranjera, e incluso de hombres del pueblo, pasando por numerosos soldados de fortuna o mercenarios que se apuntaban al mejor postor. Es decir, sucedió probablemente como en cualquier otro lugar y momento en que se haya dado la piratería. Pero las crónicas de Cataluña registran dos piratas atípicos, con un oficio muy particular y al parecer buenas intenciones: se trata de Lluís Pontos y Jaime de Vilaregut, curas de sendas parroquias costeras, que se lanzaron a piratear sin abandonar su estado religioso. Lluís Pontos, apodado «*el mossèn*» («el cura»), era una especie de pirata justiciero, que abordaba en el mar de las islas Baleares naves mercantes cargadas de granos, vinos y otras mercancías alimenticias, para luego repartir su botín entre los famélicos fieles de su parroquia. Jaime de Vilaregut, de rancia prosapia valenciana, fue también cura y pirata. Reclutaba a hijos segundones de familias hidalgas para emprender correrías marítimas contra naves catalanas, repartiendo luego su cargamento entre los menesterosos.

Buena parte de los corsarios y piratas que actuaron en o para Cataluña y la Corona de Aragón, provenían de lo que suele llamarse «noble cuna». Entre ellos estaban los mencionados condes o señores feudales locales, con tierras y castillo, pero también miembros de aristocracias foráneas y, en especial, de aquellas que mantenían conflictos o alianzas con la Corona de Aragón en el panorama político del Mediterráneo. Un exponente arquetípico de corsario con altos blasones fue el siciliano de sangre vikinga Corrado di Lancia, sobrino del rey Manfred de Sicilia y cuñado de Roger de Llúria por el matrimonio de éste con su hermana Margarita. Catalinizó su nombre como Conrad de Llança,* y se puso al servicio de Pedro II el Grande como almirante y diplomático ocasio-

* El nombre italiano Lancia significa «lanza» y su traducción literal al catalán sería *llança*. No obstante es frecuente ver el apellido del pirata escrito como «Llançà», con acento abierto en la última «a». Quizá por referencia a un pueblo marinero con ese nombre en la costa septentrional catalana, que nada tuvo que ver con la gesta de Conrad de Llança (o de Llançà).

nal. La más destacada de sus acciones como corsario fue el sangriento saqueo de las costas del Magreb bereber, que culminó con la anexión de Ceuta a la Corona de Aragón.

Piratas catalanes de «noble cuna»

Un corsario con blasones fue Guillem de Castellnou, señor feudal de esa comarca pirenaica del Languedoc, cuyo castillo se alzaba a la sombra del emblemático monte Canigó. Su más notable hazaña fue enfrentarse al reino musulmán de Murcia, protegido por Castilla. Triunfó sobre las escuadras de ambos aliados y, en 1296, tomó todo el sur de la costa valenciana, conquistando Elche, Orihuela y la estratégica Alicante para la Corona de Aragón.



Hubo también algún templario que, como el propio Roger de Flor, acabó dedicándose a la piratería. Tal es el caso de Romeu de Corbera, caballero del Temple que sobrevivió a la matanza posterior a la disolución de la Orden, en 1307, tras lo cual, como muchos de sus cofrades, se refugió en la Orden de Montesa. Al servicio de Martín el Humano, Romeu organizó expediciones piratas contra los mercantes genoveses y franceses que traficaban en el Mediterráneo nororiental. En una de esas incursiones llegó a saquear el puerto de Marsella, operación que obtuvo el beneplácito de Alfonso V el Magnánimo.

Bajo el mismo monarca actuó Bernat de Villamarí, que navegó por las costas de Anatolia y el Asia Menor abordando a naves venecianas, genovesas y egipcias que cargaban valiosos botines. En uno de sus viajes, Romeu de Corbera atacó y tomó la isla de Castellroig, en la costa turca, donde levantó poderosas fortificaciones. Este enclave se convirtió en base de operaciones y refugio de la piratería catalana durante varios años.

La navegación ha sido siempre un oficio familiar, que se transmite de generación en generación. Un ejemplo de esto dentro de nuestro tema es la saga de los Marquet, iniciada por un pirata legendario llamado Galcerán Marquet. Uno de sus descendientes, Raimon Marquet, saqueaba todo tipo de naves cristianas de cualquier bandera para capturar a sus tripulantes como esclavos y luego venderlos en los mercados musulmanes de Siria y Egipto. El más destacado de la dinastía fue un bisnieto del anterior, llamado también Galcerán. Éste, hacia 1340, se convirtió en el terror de los genoveses, deteriorando su creciente influencia comercial en la Península.

Joan Torrelles, el pirata reconvertido

En un plano mucho más egoísta y cruel, podemos mencionar al terrible pirata por cuenta propia Joan Torrelles. Delincuente sin escrúpulos, a mediados del siglo xv asaltaba por sorpresa las naves y puertos de Cataluña, Baleares y el Languedoc, matando a quienes intentaban oponérsele y saqueando todo lo que podía. Tal fue el pánico que sembraba en la población y tantas las mercancías y bienes que robaba, que las autoridades afectadas decidieron unirse para acabar con ese flagelo. Las ciudades de Barcelona, Tarragona, Tortosa, Perpignan y las capitales baleares formaron una liga con el exclusivo fin de apresar o matar a Torrelles. Con ese objeto, encomendaron al consejero barcelonés Ramon Desplà el mando de una gran flota que reunía todas las escuadras de la región. El pirata fue capturado, pero no ejecutado, ya que se puso al servicio de Barcelona para atacar puertos y naves extranjeras. Más tarde se le otorgó el puesto de guardián del tesoro de la Ciudad Condal. Y, como dijo un historiador de sus andanzas: «¿quién mejor que un pirata para proteger un tesoro?».



5 

*Los piratas españoles que
redescubrieron América*





El circo ambulante del Gran Almirante

La chiquillería de la pequeña aldea andaluza corría gritando y saltando en torno a dos tambaleantes carromatos que se dirigían con su asombrosa carga hacia la plaza mayor.

En el primero se exhibía a unos hombres de piel oscura semidesnudos, cubiertos sólo por un taparrabos y adornados con plumas y collares de cuentas. El segundo carro venía cargado con coloridos pájaros exóticos, algunos monos y un animalito asustadizo que parecía un cachorro de tigre. Había también lanzas, arcos y flechas de factura muy rústica y unas mantas con dibujos de colores que colgaban casi hasta al suelo.

Cuando la pintoresca caravana se detuvo en la plaza, el alcalde se abrió paso entre los pasmados vecinos allí reunidos. Mostrando su bastón de mando interrogó al zagal montado en un burro que hacía las veces de mayoral, y parecía ser el único cristiano de la comitiva. El chico le explicó que los carros y su carga pertenecían al ilustre señor don Cristóbal Colón, almiran-

Una carabela española llegando al Nuevo Mundo, detalle del retablo del siglo XVI *La virgen de los navegantes*, del pintor Alejo Fernández.

te del mar Océano, el gran marino que había navegado miles de leguas hacia el poniente y había llegado más lejos que ningún otro navegante para encontrar una maravillosa tierra desconocida. De allí había traído lo que el señor alcalde tenía ante su vista: unos indígenas de aquel lejano lugar, unos pájaros y otros animales rarísimos; las armas que utilizaban los salvajes; y las toscas mantas que tejían sus mujeres. Ante las nuevas preguntas del alcalde, agregó que su encargo era exhibir esos trofeos en los pueblos que encontrara en el camino que llevaba a Cartagena. En ese puerto se reuniría con el Gran Almirante, que seguiría por mar hacia Barcelona para rendir viaje ante los Reyes Católicos.

Colón se presentó ante Fernando e Isabel el 3 de abril de 1493. No se trató de una ceremonia oficial y pública rodeada de gran boato, como suele pintarla la iconografía complaciente, sino de una simple entrevista privada, que probablemente tuvo lugar en el monasterio de San Jerónimo de la Murtra, situado en el actual municipio de Badalona. Se supone, a tenor de la mencionada iconografía y las crónicas de la época, que presentó como testimonio de su hallazgo la muestra de indios, animales y artesanías que habían transportado los itinerantes carromatos. Algunos autores sospechan que Colón no traía esa exhibición desde América, sino que la montó en su viaje de regreso, disfrazando de indios a algunos guanches nativos de Canarias y añadiendo los papagayos y objetos pintorescos africanos que pudo encontrar en los tenderetes del puerto de Lisboa.

La razón de ese trampantojo pudo obedecer al conocido enfrentamiento entre el navegante genovés y el capitán de la *Pinta*, Martín Alonso Pinzón. Durante la travesía, habiendo recorrido muchas leguas sin encontrar tierra, Colón fue presa del pánico ante la inmensidad del Océano y decidió ordenar el regreso a España. Pinzón le reprochó duramente su cobardía, y hay quien dice que continuó el viaje por su cuenta, aunque seguido por un Colón que había reconsiderado su postura. Pero la *Pinta* era una nao más marinera que la *Santa María*, y según varios investigadores fue la primera en tocar tierra americana, avisada por su vigía Rodrigo de Triana. La nave capitana fue destruida por una tormenta el día de Navidad de 1492, y su comandante debió hacer el viaje de retorno en la *Niña*, capitaneada por el otro Pinzón, Vicente



Colón le ofreció a la reina Isabel la posibilidad de alcanzar el Lejano Oriente (las Indias) desde Europa viajando por mar hacia el oeste.

Yáñez. Un nuevo temporal separó a ambas carabelas durante el trayecto. Martín Alonso Pinzón llegó a Bayona poco antes de que Colón arribara a Lisboa, donde permaneció unos diez días, quizá intentando venderle su descubrimiento al rey Juan II para que le financiara una nueva expedición. Allí se enteró de que Pinzón había solicitado una entrevista a los Reyes Católicos, y sospechó que se presentaría como el verdadero descubridor. Por eso montó como pudo su estrafalario circo y se dirigió por mar a Sevilla. La presencia de los indios y demás parafernalia selvática, si es que se produjo, resultó innecesaria, ya que Fernando e Isabel se habían negado a recibir a Pinzón, que murió poco después. La rivalidad entre ambos capitanes, con su fondo de

desconfianza, celos y turbias ambiciones, no fue más que lo que se podía esperar de dos veteranos piratas disputando un tesoro de riqueza incalculable.

El gran mérito de Colón no fue «descubrir» las que entonces se llamaron Indias Occidentales, ni menos aún demostrar que la tierra era redonda (algo que suponía toda persona culta de su época), sino «reencontrar» en la forma y el momento adecuados la *terra incognita* que ya mencionaban los griegos y cartagineses, y que varios navegantes audaces habían visitado a lo largo de la historia. Colón llegó al Nuevo Mundo en nombre de un reino triunfante y ambicioso, la España de los Reyes Católicos; y en un fin del siglo XV cuyos avances náuticos permitían establecer rutas transoceánicas de transporte y comercio que, como es sabido, en los siglos siguientes dieron pie a una brillante edad de oro de la piratería.



Tres piratas con tres carabelas

En realidad la piratería estaba ya en el mismo origen de la aventura colombiana. Los tres comandantes de la expedición de 1492, el propio Colón y los hermanos Martín Alonso y Vicente Yáñez Pinzón, tenían nutridos antecedentes como piratas y corsarios en sus años mozos. Y aunque por entonces hubieran abandonado tan marinera y azarosa profesión, su moral, actitudes y comportamientos mostraban un fuerte influjo de ese pasado juvenil. Para algunos autores, la propia travesía de las tres carabelas no fue otra cosa que una andadura en corso bajo las banderas de Castilla y Aragón.

El hombre conocido como Cristóbal Colón fue un personaje introvertido y enigmático que se ocupó de borrar u ocultar su origen y antecedentes, urdiendo datos falsos, confusos y, a veces, contradictorios. Con esas artimañas consiguió legar a los historiadores y biógrafos un rompecabezas insoluble. Pero tanto España como los países americanos necesitaban una figura ejemplar e intachable, que presidiera los monumentos y libros de texto dedicados a ese acontecimiento histórico fundacional. Como era de esperar, a falta de documenta-



Retrato de Vicente Yáñez Pinzón, quien navegó junto a Cristóbal Colón en su primer viaje al Nuevo Mundo, en 1492, como capitán de la carabela *La Niña*.

ción fiable, surgió la fábula idealizada y hagiográfica: Colón era un navegante ilustrado e incomprometido, cuya fe en su proyecto conmovió a los frailes de La Rábida y a la piadosa reina Isabel. Ésta lo designó Almirante del mar Océano y vendió sus joyas para financiar la travesía, que Colón cumplió con heroica determinación. Después de regalar a los Reyes Católicos todo un continente, murió pobre y engañado, creyendo ingenuamente que sólo había encontrado una nueva ruta a las Indias Orientales. Ninguno de estos supuestos ha sido comprobado, y algunos son claramente falsos.

En las últimas décadas, y gracias al hallazgo de nuevas fuentes documentales, se ha podido establecer una biografía más o menos comprobada y en principio fidedigna, o que al menos reconoce sus lagunas. De acuerdo con



esta versión Cristóforo Colombo nació en Génova o sus alrededores en el año 1451, como hijo del cardador de lana Doménico Colombo y de Susana Fontanarossa, que ayudaba al sostenimiento del hogar vendiendo quesos en el vecindario. El padre murió poco después, y el niño creció entre los muelles y tabernas del puerto genovés, entonces uno de los más importantes centros europeos del comercio marítimo. Cristóforo participaba en la descarga y estiba de las naves mercantes, ayudaba en los amarres, escuchaba fascinado las historias y leyendas del mar y soñaba con hacerse navegante.

A los 12 años (o tal vez a los 14), su madre lo autorizó a embarcar como grumete en un barco que llevaba un cargamento a Ámsterdam. Es muy posible que, como era frecuente en esa época, el capitán estuviera dispuesto para realizar un transporte de mercancías o para apuntarse a una correría en corso bajo cualquier bandera, e incluso que, en los ratos libres, practicara la piratería por su cuenta. Unos meses después, el joven Cristóforo participó en una escuadra corsaria francesa que atracaba a naves portuguesas en el Atlántico. En 1465, con 15 años, Colón figura entre los tripulantes del pirata gascón Guillaume de Casenove, apodado también Coulom *le Vieux*, que sembraba el terror entre las naves que cruzaban el mar Cantábrico.

Allí se pierde la pista del futuro «descubridor», hasta que en agosto de 1476 una escuadra genovesa de cinco mercantes armados fue asaltada en las aguas del cabo de San Vicente por la flotilla pirata del citado Casenove. En el encarnizado combate, que no tuvo un vencedor claro, fueron hundidas varias naves de ambos bandos. Al anoecer de ese día apareció en la costa portuguesa, cerca del activo puerto de Lagos, un naufragio desfalleciente aferrado a un madero. Se identificó ante las autoridades como Cristóforo Colombo, representante de una importante firma mercantil de Génova. Explicó que, para atender sus asuntos comerciales, viajaba a bordo de una nave genovesa que resultó hundida. Dado que las noticias del combate ya habían llegado a Lagos, distante sólo unos 20 kilómetros del cabo de San Vicente, nadie puso en duda su historia. Tampoco nadie se ocupó de corroborar que era efectivamente un pasajero de la escuadra atacada, y no uno de los piratas de Casenove.



Colón, Coulom y Colombo

La semejanza entre el apellido Colón y el apelativo Coulom, que utilizaba Casenove, ha producido no pocas especulaciones de los estudiosos y aficionados a las leyendas colombinas. La propuesta más interesante afirma que los dos eran la misma persona, o sea Colón utilizando como alias «Casenove». A favor de esta idea figura el hecho de que al pirata gascón se lo conocía también por «Colombo», o sea el apellido de nacimiento de Colón. Y en su contra está la comprobación de que el apodo completo de Casenove era Coulom le Vieux (el Viejo), lo que no casa con la juventud del otro implicado. ¿Fue Cristóforo un «Coulom le Jeune»? ¿Hubo entre ambos piratas un juego cómplice de usar el mismo nombre para despistar? ¿Es posible que el naufragio fuera el propio Casenove, que se presentó con la identidad de su compinche, y de ser así sería él quien redescubrió América?

Pese a ser hijos de una importante familia de navegantes y armadores del puerto de Palos de la Frontera, en Huelva, los hermanos Pinzón fueron en su juventud unos peligrosos piratas. Martín Alonso realizó incursiones de pillaje en Italia y la costa bereber, llegando hasta Guinea. En varias de esas correrías lo acompañaba su hermano Vicente Yáñez, que más tarde hostigó en solitario las costas catalanas y las rutas que cruzaban el estrecho de Gibraltar. Cuando Colón preparaba su primer viaje no conseguía enganchar suficientes marineros, por el extendido temor a los horribles monstruos y serpientes marinas que según las leyendas poblaban el Mar Océano. Martín Alonso Pinzón recurrió entonces a sus viejos camaradas de correrías, prometiéndoles una buena parte del botín que, según el acuerdo entre ambos, Colón debía compartir con él (y que nunca llegó a cobrar). Completadas las tripulaciones con varios piratas y sus parientes o compinches, los tres antiguos corsarios se pusieron al frente de las célebres tres carabelas: Colón, comandante de la expedición, llevaba la nave insignia *Santa María*, Martín Alonso, la *Pinta*, y Vicente Yáñez, la *Niña*.



Cristóbal Colón y su flota toman posesión del Nuevo Mundo. Grabado anónimo. (Library of Congress, Washington).

El resto de la historia es sobradamente conocida, por lo que nos detendremos sólo en un detalle: según algunos historiadores disidentes, los reyes no llegaron a rubricar las célebres capitulaciones de Santa Fe. Éste era el documento por el que se otorgaba a don Cristóbal Colón el grado de almirante del Mar Océano y el título hereditario de virrey de los territorios que conquistara para la Corona, amén de una larga serie de honras, prebendas y beneficios. Según los citados críticos, tales dones figuraban en un borrador preparado por el secretario real Luis de Santángelo, entusiasta mentor de Colón, para que éste lo presentara a los Reyes Católicos. Pero éstos no lo firmaron como una capitulación, es decir un convenio o pacto de obligado cumplimiento entre dos partes en igualdad de condiciones. Todo lo que obtuvo el navegante genovés fue una «Carta de merced real», autorización menor habitual en ese tiempo, que no comprometía a la Corona y que el soberano podía revocar cuando se le antojara. O sea, una autorización muy semejante a la patente de corso.

Colón no habría «descubierto» América, pero, según esa versión, él y sus capitanes habrían protagonizado la incursión corsaria más fructífera en toda la historia de la piratería.

Pero Niño: el corsario de Castilla

El 4 de octubre de 1378, la reina Leonor, esposa de Juan I de Castilla, daba a luz a su primogénito, que fue bautizado con el nombre de Enrique. Como era costumbre en las familias reales, el niño sería amamantado y cuidado por una nodriza, que debía ser una dama de cierta prosapia. La escogida fue Inés de Lasso, perteneciente a la noble casa De la Vega y esposa del prestigioso almirante asturiano Juan Niño, hijo del timonel de la *Santa María*, Pero Niño. Inés se trasladó a palacio con su hijo nacido a principios del mismo año, y bautizado como Pero en honor de su abuelo. Después de cumplir con sus servicios lácteos, la noble dama permaneció en la corte como ama del pequeño príncipe. Por tal razón, Enrique y Pero crecieron juntos, compartiendo juegos y estudios bajo la tutela del erudito ayo Ruy López Dávalos.

El príncipe de Asturias, primer heredero real en llevar ese título, era un chico débil y enfermizo, lo que le ganaría el apodo de Enrique el Doliente. Pero Niño, por el contrario, creció como un muchacho fornido y ágil, inclinado a los ejercicios físicos y las destrezas del combate. La diferencia de caracteres y de rango no impidió que entre ambos jóvenes se creara una fraterna amistad, que se mantuvo después de que en 1390 el príncipe de 9 años sucediera a su padre como Enrique III de Castilla.

Tras un período confuso de disputadas regencias, en 1393, el joven soberano decidió asumir personalmente los asuntos del reino. Fue una decisión audaz, ya que contaba entonces con sólo 13 años, uno menos de la edad establecida para poder reinar. Su primer problema, y no menor, fue el levantamiento de su medio hermano bastardo Alfonso Enríquez en 1394. El aspirante a usurpador había reunido una tropa fuerte y sin escrúpulos que avanzaba tomando posiciones por medio del terror. Su represión exigió varios meses a las fuerzas leales al rey, que empujaron poco a poco a los rebeldes hasta obligarlos a refugiarse en Gijón. Pero Niño, aún adolescente, participó activamente en los combates y en el decisivo sitio del enclave gijonés. Alfonso se había atrincherado tras sus muros, rodeado de una vandálica tropa de mercenarios y piratas extranjeros. El más brutal de ellos era el inglés Harry Paye, cuyas tropelías causaron muchas muertes e irreversibles daños en el arrasado puerto asturiano. Cuando los realistas lograron romper el cerco, Pero Niño se lanzó a

la caza del desaprensivo pirata, que consiguió escabullirse en su nave. El castellano debió quedarse con la sangre encendida, pues varios años después buscaría a Paye en su propia guarida.

Ante el arrojo demostrado por su hermano de leche, Enrique III decidió acceder a su pedido de luchar en el mar. Pero Niño se incorporó a la escuadra de Hurtado de Mendoza que combatía a los portugueses, como segundo de Pedro Sánchez de Laredo, capitán de una de las galeras de guerra. En ese rol destacó en varios combates y escaramuzas, al tiempo que su patrón, un excelente marino, le transmitía los secretos del arte náutico.

Tales debieron ser los méritos mostrados por Niño que, en 1404, contando ambos 25 años, Enrique lo puso al frente de una escuadra corsaria armada para reprimir a los irredentos piratas sarracenos. Después de atrapar varias naves moriscas en la costa bereber, el capitán castellano puso rumbo al golfo de León para perseguir al temible pirata español Juan Castrillo y a su compinche mallorquín Arnau Aymar. Ambos tenían su refugio en Marsella, donde estaban al servicio del antipapa aragonés Benedicto XIII, Pedro Fernández de Luna, al que Castilla y Francia habían vuelto a reconocer como el auténtico pontífice. Ante la enérgica reprimenda del papa Luna, Niño debió retirarse abochornado.

Se dirigió entonces a Cerdeña, informado de que por esa isla merodeaba el escurridizo corsario valenciano Joan Olzina. Niño encontró a su presa cerca del puerto de Oristano, y atacó sin contemplaciones, destrozando la nave, tomando prisioneros para el mercado de esclavos y arrasando con todo lo que había abordo. Ocurrió que, en esa ocasión, Olzina no iba de pirata sino de transportista, llevando como pasaje a las delegaciones de la Corona de Aragón y de los rebeldes sardos, portadoras de un acuerdo de tregua que debía firmar en Valencia el rey Martín el Humano. Cuando pudieron darse a conocer y explicar a Niño su cometido, ya era tarde. En su furia destructiva, el corsario castellano había arrojado el documento original al mar. Desde luego la barbasada de Pero Niño enfureció a los sardos, y el laborioso acuerdo se convirtió, nunca mejor dicho, en papel mojado.

Tras esos dos patinazos, Niño no debía tener ánimos para presentarse ante su doliente amigo Enrique III. Pero era un hombre empeñoso y decidió probar una vez más su suerte antes de retornar a Castilla. Le llegaron voces de que el



Pero Niño combatiendo con el pirata turco Dragut.

bey de Túnez había armado una poderosa galeaza (gran galera de tres mástiles) que se disponía a salir en corso contra las naves de distintas banderas que poblaban el Mediterráneo. Con dos galeras livianas, comandada la segunda por su primo Fernando, Pero Niño se internó en el golfo tunecino y atacó la primera nave berberisca que encontró anclada en la costa. Algunos prisioneros le dijeron que la galeaza corsaria estaba un poco más adelante, amarrada al puerto. Pero otros que habían conseguido huir por tierra pudieron advertir a la propia galeaza. Ésta soltó amarras e inició la retirada, perseguida por las galeras castellanas.

Buscando refugio, el navío tunecino se internó por el estrecho canal de La Galette, lo que obligó a las naves perseguidoras a avanzar de una en una. Al caer el sol, la galera de Pero Niño embistió la popa de la galeaza, y su impulsivo capitán saltó a ella armado de espada y adarga. Más la fuerza del



golpe hizo rebotar hacia atrás a la galera castellana, con lo que los tripulantes no pudieron abordarla en apoyo de su jefe. Éste se defendió de los tunecinos luchando durante toda la noche (o al menos eso cuenta su leyenda), hasta que al alba los castellanos se lanzaron al abordaje comandados por Fernando Niño. Vencieron a los berberiscos con relativa facilidad, pero no conseguían desatascar la galeaza encallada en la costa. En esos momentos un vigía avistó una fuerte tropa tunecina que avanzaba contra ellos por tierra. Pero Niño, arrastrando una pierna gravemente herida, ordenó trasbordar a los prisioneros, saquear la nave, y prenderle fuego antes de emprender la retirada.



«*Tomó en su mano el fierro caliente...*»

El sablazo recibido por Pero Niño en su personal combate a bordo de la galeaza tunecina, le atravesaba la pierna de lado a lado y comenzaba a gangrenarse. El médico de abordo le anunció que tendría que cortarle la pierna, pero el corsario le exigió que cauterizase la herida con un hierro ardiente. Uno de sus lugartenientes, Gutierre Díez de Games, escribió una crónica de las aventuras de Niño titulada ElVictorial. En ella narra así esa peripecia: «Callentaron un fierro tan grueso como asta de viratón, al blanco, e el cinjano rezelaba do ge lo poner: avía duelo de la pena que le faría pasar. E Pero Niño, que era ya avado de tales trabajos, tomó en su mano el fierro caliente, blanco, e metiólo él mesmo todo por la pierna fasta la otra parte».*

** Tubo grueso de hierro macizo, que se utilizaba para diversas tareas marineras.*

Con la victoria sobre el bey de Túnez en su haber, Pero Niño desembarcó en Cartagena en julio del año 1404. Enrique el Doliente lo recibió con honores públicos y gran contento privado, aconsejándole que se tomara un merecido descanso. Mas pocos meses después Carlos VI, el desequilibrado rey de Francia, pidió ayuda a su colega de Castilla para enfrentarse a la rebeldía del

duque de Guyena (Gascuña), que se había confabulado con los ingleses para destronarlo. Enrique envió a Pero Niño con tres galeras, una a su mando, otra gobernada por Fernando Niño y la tercera a cargo de Gonzalo Gutiérrez de la Calleja. La flotilla debía dirigirse al puerto fortificado francés de La Rochelle y reunirse allí con la escuadra del capitán vizcaíno Martín Ruiz de Avendaño, para dirigirse hacia Bretaña a hostigar el paso de los refuerzos ingleses por el Canal.

En La Rochelle, mientras esperaba a Avendaño que no llegaba, Niño trabó amistad con algunos oficiales franceses, y en especial con Charles de Savoisy, influyente chambelán de Francia, emparentado con Carlos VI. Para matar el gusanillo, ambos emprendieron una incursión sobre Burdeos, la capital gascona, y aunque no llegaron a atacar la ciudad, asaltaron varios pueblos en las riberas del Garona y, de regreso, saquearon Cherburgo. En el ínterin, Avendaño había llegado por fin a La Rochelle, pero se negó a acompañar a Niño y Savoisy hacia Brest para acechar el paso de las naves inglesas. Los otros dos no sólo arribaron a ese puerto bretón, sino que decidieron cruzar el canal de la Mancha en busca del enemigo. Después de asaltar una aldea en Cornualles, realizaron un exitoso ataque a la guarnición de Portland, con un saldo de 400 ingleses muertos y numerosos heridos. Como colofón, saquearon e incendiaron la ciudad y las aldeas de los alrededores.

Pero Niño se enteró por un prisionero inglés de que su viejo enemigo de Gijón, el pirata Henry Paye, tenía su refugio en Poole, a unas 25 millas de Portland costeano el Canal. En la primavera de 1405, Pero y su primo Fernando entraron en el amplio puerto natural de aquella ciudad, cuyos defensores, cogidos por sorpresa, apenas ofrecieron resistencia. Los atacantes pudieron dedicarse al saqueo a su antojo, ejecutando a cuanto soldado inglés encontraban y dejando en cenizas gran parte de aquel paradisíaco enclave antes de emprender la retirada. Estaban ya abordando sus galeras, cuando divisaron una poderosa fuerza enemiga que se dirigía hacia ellos. Con su acostumbrada audacia, Pero desembarcó al frente de sus hombres, y lo mismo hizo Fernando Niño. Se trenzaron en un duro y desigual combate con sus perseguidores, y quizá no lo hubieran contado, si no fuera por la providencial llegada de la flota de Savoisy. Al ver acercarse las naves francesas, los ingleses iniciaron una apresurada retira-

da y los Niño pudieron abrazar agradecidos a sus muy oportunos salvadores. Para desilusión de Niño, Harry Paye no estaba en Poole en el momento del ataque, pero como consuelo comprobó que en una de las refriegas había muerto un hermano del temible pirata.

Sobre el final de la campaña, el corsario castellano manifestó su ilusión de ver la famosa ciudad de Londres, aunque fuera desde un poco lejos. Los oficiales franceses, que ya no deseaban correr más riesgos, lo llevaron a una prudente distancia del puerto de Southampton, asegurándole que era el de la capital del reino. Pero Niño contempló «Londres» durante un largo rato, y luego agradeció emocionado el gesto de sus aliados.

Después de pasar el invierno en Francia, Pero regresó a Castilla, donde su amigo el rey se encontraba ya postrado por los males que lo llevarían a la tumba. Enrique III el Doliente murió el día de navidad de 1406, siendo sucedido por su hijo, Juan II. El nuevo monarca mantuvo a su servicio a Pero Niño, que participó en las intermitentes campañas contra el reino nazarí de Granada. El valiente y afanoso corsario de Castilla falleció en Valladolid en 1453, a los 75 años de edad.



Piratas españoles en la edad de oro

Tras el «redescubrimiento» de América, corsarios, piratas, filibusteros y bucaneros

Juan II, hijo de Enrique III, mantuvo a su servicio a Pero Niño.

de diversa filiación protagonizaron la llamada «edad de oro» de la piratería. Como es sabido, la víctima propiciatoria y propicia de sus desmanes fue España, en la figura de los galeones que atravesaban el mar cargados de oro, plata y preciosas pedrerías. No obstante, las poblaciones costeras de la Península fueron a su vez cuna de destacados corsarios y piratas, que nada tenían que envidiar a sus célebres colegas del Caribe.

Los puertos de las costas vascongadas habían vivido siempre de lo que les ofrecía el mar, ya fuera la pesca, el transporte, el comercio o la piratería. A veces, esas actividades se entremezclaban, y no era raro que un comerciante artillara sus barcos para atacar a colegas de otras banderas, o que un pirata se contratara para transportar mercancías valiosas o pasajeros de alcurnia, con mayor seguridad que en un mercante.

Existen registros de piratas vascos desde el siglo XIV, como el ya citado Martín Ruiz de Avendaño (vizcaíno), el corsario Iñigo de Artieta (que en 1492 navegó al frente de la llamada Armada de Vizcaya, al servicio de los Reyes Católicos) o el legendario pirata llamado «Campanario», de cuya identidad no se han encontrado fuentes escritas, aunque sí existe una rica tradición oral sobre su figura. Ya en el siglo XV, los más notorios piratas de Vasconia trasladaron sus naves y su actividad al Mediterráneo, teatro de un comercio marítimo muy rico y activo. En esas aguas, entre bandoleros del mar de toda laya, destacan los vascos Fortunato de Zarauz, Pero Pallá, Sancho de Buitrón, Pedro de Bayona y, el más famoso de todos, Pedro de Larraondo. Este corsario vizcaíno se inició como comerciante y transportista marítimo hasta que, harto de los ataques de los berberiscos, se convirtió a la piratería. En la primera década de aquel siglo sembró el terror en la costa bereber, adquiriendo larga fama y una importante fortuna.

La piratería vasca conoció un nuevo auge en el siglo XVIII, impulsada por los conflictos navales que mantenía España en esa época. Ya no se trataba de piratear por libre, sino de obtener una patente de corso para perseguir y asaltar las naves de bandera enemiga. Al llegar a cierta edad, y tras cumplir campañas meritorias, el corsario solía ser recompensado con unos galones de la Real Armada o del Ejército. Ése fue el camino que recorrió Vicente Antonio de Icuza, marino nacido en Rentería en 1737. A los 20 años se apuntó en la

Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, la flota corsaria del Virreinato de Nueva Granada. En 1765, obtuvo su ansiada patente de corso personal y, con su compinche Joaquín Mendizábal como lugarteniente, llevó a cabo varias expediciones exitosas. Siete años después se lo designó comandante de la Guipuzcoana. Volvió a España en 1782 y al año siguiente fue recompensado con el grado, algo paradójico, de teniente coronel de infantería. Habiendo regresado a América, murió en 1785 en Santa Marta, en la actual república de Colombia.



Andanzas de un corsario desmedido

Quizá el más extremado ejemplo de corsario pependenciero y criminal sea el del capitán Alonso de Guillén Contreras, que usó en sus andanzas este último apellido. Nacido en Madrid en 1582, a los 13 años apuñaló de muerte a un condiscípulo. Desterrado en Ávila, al año siguiente se alistó en el ejército de Flandes, del que desertó para unirse al corsario Pedro de Toledo. Bajo su mando luchó contra los piratas otomanos y berberiscos, y en 1601 se le encomendó el mando de una fragata para vigilar a los piratas del Egeo. Diez años más tarde, tras una nueva estancia en Flandes, recibió el mando de un navío corsario de la orden de San Juan de Malta, en la que ingresó como novicio.

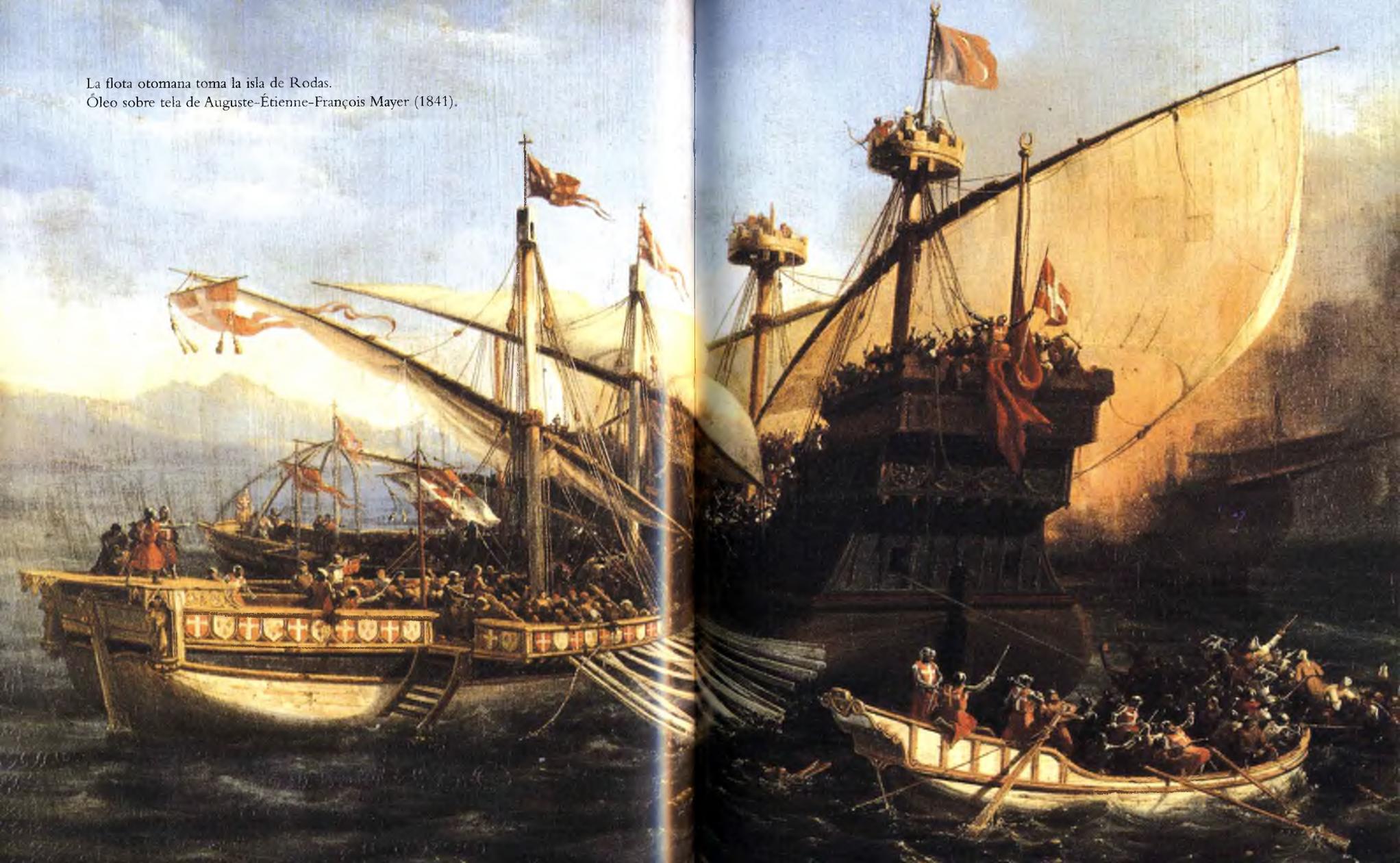
Poco después, descubrió el adulterio de su esposa italiana, y sin pensarlo dos veces asesinó a ella y a su amante. Para escapar al castigo se embarcó hacia América, donde se dedicó a la piratería en aguas del Caribe. En 1616 volvió a ejercer el corso en el Mediterráneo con tal empeño que el imperio Otomano ofreció un alto precio por su cabeza. Designado gobernador de la provincia italiana de L'Aquila, tuvo ocasión de rescatar a las monjas de un convento durante una erupción del Vesubio. Quizá la única vez en que su desmedido coraje tuvo un objetivo generoso. Retirado de sus variadas andanzas, Alonso de Contreras murió en Madrid en 1641.

Galicia, con una sinuosa costa que se extiende entre el Atlántico y el Cantábrico, instituyó un corso relativamente tardío. Su actividad se inició a mediados del siglo XVIII, como respuesta a los continuos ataques de los corsarios ingleses y portugueses. Ante esta constante amenaza, los marinos de la Costa da Morte se organizaron para responder a los adversarios con la misma moneda. Esa respuesta dio lugar a encarnizados combates, en los que destacaron corsarios gallegos como Escaja, Lastres, Meréns y muchos otros cuyos nombres se han perdido. En los primeros años del siglo siguiente hicieron carreras de corso capitanes vigueses y coruñeses, que atacaban y saqueaban con relativa facilidad los poderosos barcos de guerra de la *Royal Navy* inglesa. Tampoco faltaron gallegos en el Caribe, como Domingo de Pazos o Ambrosio Álvares, que simultaneaban negocios mercantiles con la piratería pura y dura.

Como resulta casi obvio, la España insular fue asimismo cuna de numerosos corsarios y piratas. La situación estratégica de las islas Canarias en el paso de la principal ruta a las Indias las convirtió en el caso paradigmático del doble papel de los marinos hispanos como víctimas y ejecutores en el escenario de la piratería. Las costas de las «islas Afortunadas» sufrían constantes asaltos de los piratas del Atlántico, pero dieron a su vez corsarios de notable destreza y valentía. Entre ellos cabe señalar a Amaro Pargo, marino y terrateniente tinerfeño nacido en 1678, que llevaba a América los productos de sus viñedos en sus propias naves, para venderlos en La Habana y La Guayra. En su tránsito por el Caribe, Pargo atacaba los buques ingleses y holandeses que encontraba, cuyos botines se llevaba en el viaje de retorno. Dice su leyenda que entre sus pingües negocios y sus valiosos saqueos, Amaro Pargo llegó a ser, con diferencia, el hombre más rico de las islas.

En lo que hace al archipiélago balear, su posición central en el ajetreado mar Mediterráneo lo convirtió en codiciada presa de todo tipo de bandoleros del mar. La incursión más depredadora corrió a cargo del corsario del imperio Turco conocido como «Barbarroja», que en 1535 arrasó Ciudadela, la capital de Menorca, en una terrible orgía de sangre y fuego. A partir de ese hecho se reforzaron las medidas de defensa, levantando torres de vigías y murallas protectoras en las costas. Se organizaron asimismo milicias de voluntarios para salir

La flota otomana toma la isla de Rodas.
Óleo sobre tela de Auguste-Étienne-François Mayer (1841).





al quite frente a los asaltantes, y sobre todo pequeñas flotas corsarias que atajaban o perseguían a las naves invasoras. A partir del siglo XVIII, esa tradición del corso balear se combinó con los objetivos de la Armada Real, en una eficaz alianza contra los tenaces piratas berberiscos.

Surge entonces la figura emblemática del corsario mallorquí Antonio Barceló, admirado popularmente en Baleares como «el capitán Toni». Nacido en Palma de Mallorca, en 1717, se inició en las artes marineras en el jabeque mercante de su padre. A la muerte de éste se hizo cargo de la embarcación y, en una travesía a Barcelona, se enfrentó por primera vez con una nave sarracena. Poco después apresó dos galeotas argelinas, y su creciente fama le ganó

La Garzota, fragata capitaneada por Antonio Barceló en 1761.

el rango honorario de alférez de fragata. En los años siguientes protagonizó numerosos y exitosos combates con los piratas otomanos. En 1775, Barceló encabezó una primera expedición al enclave turco de Argel y, cuatro años más tarde, participó en el bloqueo de Gibraltar, ocasión en que abrió camino a la flota española utilizando unas lanchas cañoneras blindadas que él mismo había inventado. Su hoja de servicios culminó con otras sucesivas y exitosas incursiones sobre el puerto de Argel. Antonio Barceló murió en 1797, a los 80 años de edad, ostentando el grado de teniente general de la Armada Real Española.

También hubo en esos tiempos afamados corsarios ibicencos, legitimados por la legalización del corso español. Los hombres de las islas Pitiusas (Ibiza o Eivissa, con su puerto de Vila, y la entonces casi deshabitada Formentera) eran desde siempre excelentes marinos que se habían hecho expertos en el manejo de los ágiles jabeques de tres palos y velas triangulares. Con ellos, corsarios como Pere Bernat, Antonio Pascual, o los temibles hermanos Salas, sembraron el terror en la costa africana, vengando varios siglos de pillajes sarracenos en las Baleares. Sin duda, el que se hizo más popular de todos fue Antonio Riquer Arabí, gracias a una sensacional captura a pocas millas del puerto ibicenco. El 1 de junio de 1806, los vigías de La Vila avistaron el poderoso navío inglés *Felicity*, cuyo capitán, el pirata italiano Miquele Novelli, navegaba en corso por parte del gobierno colonial de Gibraltar. Antonio Riquer no dudó en salirle al encuentro con el *San Antonio* y *Santa Isabel*, un modesto falucho, barca costera de una sola vela triangular, en la que consiguió embarcar medio centenar de hombres entusiastas y mal armados. Pese a la diferencia de fuerzas Riquer se lanzó al abordaje, y tras un duro combate logró rendir a Novelli y su tripulación. Regresó a puerto con el barco corsario apresado, entre las aclamaciones y vítores de sus admirados vecinos.

Con esta feliz anécdota se concluye el presente capítulo dedicado a reseñar, sin ánimo exhaustivo, las andanzas de los corsarios y piratas españoles y sus variadas hazañas.



6 

*Los corsarios
del imperio Otomano*





El cautiverio de Miguel de Cervantes

En septiembre de 1575 la galera *Sol* navegaba en solitario frente a las costas catalanas, después de que un temporal la desprendiera de la flotilla de cuatro naves que hacía la travesía de Nápoles a Barcelona. En el pasaje viajaban dos jóvenes veteranos de la batalla de Lepanto, los hermanos Miguel y Rodrigo de Cervantes, que regresaban a España después de duras campañas en la guerra contra el imperio Turco. El día 26 de ese mes, frente a las costas del Maresme catalán, la aislada galera fue atacada por tres naves corsarias otomanas, mandadas por el pirata albanés Arnauti Mamí. Pese a la valerosa resistencia de los españoles, que costó la vida al capitán de la *Sol*, los atacantes impusieron su supremacía, abordaron la nave y apresaron a tripulantes y pasajeros para venderlos en el mercado de esclavos. En el reparto del botín, los hermanos Cervantes fueron adjudicados al lugarteniente de Arnauti, un griego renegado llamado Dalí Mamí y apodado «el Cojo».

Izquierda: Manuscrito otomano de la época del reinado de Soliman el Magnífico. La flota otomana comandada por Barbarrosa entra en el puerto de Génova.



Ya en Argel, cuartel general y seguro refugio de los piratas otomanos, Miguel de Cervantes exhibió a su captor unas cartas de recomendación firmadas por don Juan de Austria, el famoso hermano bastardo de Felipe II conocido como «el Gran Capitán», héroe de Lepanto y azote de los turcos en el Mediterráneo. Ante tan alta y temible recomendación, Dalí Mamí decidió mantener a los dos cautivos en su poder, exigiendo por el rescate de Miguel la cuantiosa suma de 500 ducados. Pasaron cuatro meses sin que la familia de Cervantes y sus allegados lograran reunir tanto dinero. El ilustre rehén concibió entonces un plan de fuga, que incluía a Rodrigo y a una decena de otros prisioneros. Pero a poco de iniciar la huída, el bereber que debía guiarlos a territorio cristiano desapareció sin dejar rastros. Apresados y devueltos a su amo, los irreductibles hermanos Cervantes comenzaron a darle vueltas a un nuevo proyecto para escapar de Argel.

Mientras tanto las hermanas de los cautivos, Andrea y Magdalena de Cervantes, habían obtenido una suma inesperada de dinero extra, empleando un curioso recurso jurídico. Resulta que ambas habían vivido como barraganas con el rico señor Alonso Pacheco Pastor. Este tipo de convivencia era admitido por las leyes de la época, siempre que ambos implicados fueran solteros. Las Cervantes (o sus abogados) pusieron un pleito a don Alonso, demostrando que era casado y con hijos, por lo que habían sido engañadas y deshonradas por él. El tribunal impuso al acusado el pago de una indemnización considerable, aunque no llegaba a los 500 ducados del rescate de Miguel. Pero el impaciente Dalí Mamí, que ya desconfiaba de obtener ese rescate y temía que su más provechoso rehén acabara escapándosele, aceptó esa cantidad a cambio de liberar al otro hermano prisionero.

Arriba: retrato de Miguel de Cervantes Saavedra, que tras participar como soldado del ejército de don Juan de Austria en la batalla de Lepanto, el 7 de octubre de 1571, fue secuestrado junto con su hermano por corsarios otomanos.



La batalla de Lepanto, en 1571. Anónimo.

Rodrigo regresó a España en agosto de 1577, no sin antes prometer a su hermano que haría todo lo que estuviera en su mano para obtener también su libertad. Al parecer cumplió su palabra, porque a finales de aquel año Miguel recibió un mensaje clandestino avisándole de que una fragata española lo recogería en un punto de la costa. Mientras él y otros fugitivos esperaban la nave salvadora ocultos en una cueva cercana al mar, fueron traicionados por un cómplice local y atrapados en su escondite. Cervantes sólo se salvó de ser condenado a muerte porque los turcos lo tenían por un personaje muy principal y, desde luego, porque aún esperaban obtener por él un buen dinero.

La serie de intentos de fuga frustrados a último momento tuvo su tercer episodio en marzo de 1578. Miguel consiguió que un mensajero llevara una carta suya a don Martín de Córdoba, gobernador militar del enclave español en Orán. En ella exponía su proyecto de escapar por tierra hacia esa plaza, y le solicitaba un guía y otras ayudas. Pero el infortunado portador fue interceptado por los guardias imperiales, y ejecutado por empalamiento. Por su parte, Cervantes fue condenado a muerte por azotes, pena que consiguió eludir por los mismos motivos que en la ocasión anterior. Inaccesible al desaliento, el joven prisione-

ro se dispuso nuevamente a escapar, ahora con la ayuda de un sujeto conocido como el licenciado Girón. Pero otro converso deseoso de hacer méritos, un tal Blanco de Paz, denunció la tentativa ante el emir Hassán de Túnez. Éste encerró al fugitivo durante cinco meses en las mazmorras argelinas de delinquentes comunes. Luego desplazó al ineficaz Dalí Mamí y se hizo cargo personalmente del rehén español, aumentando su rescate a 600 ducados.

En el ínterin la madre de los Cervantes, doña Leonor de Cortinas, se empeñaba en reunir el rescate de Miguel. Aunque aún vivía su esposo, Rodrigo de Cervantes Saavedra (hidalgo venido a menos como modesto cirujano barbero), se hizo pasar por una viuda desamparada ante las autoridades y órdenes religiosas para conseguir préstamos y óbolos. En la primavera de 1579 la buena señora había reunido 475 ducados, que entregó al Consejo de Cruzadas, cuerpo sinodial que administraba los aportes de la Iglesia a la lucha de la Corona española contra el común enemigo musulmán. El fraile trinitario Juan Gil fue designado para viajar a Argel como emisario de la familia Cervantes. Por el camino aumentó esa cifra con las buenas limosnas de algunos personajes importantes, lo que le permitió ofrecer a Hassán un monto aproximado a los 600 ducados. Después de largas discusiones y negociaciones, el turco aceptó el trato. Don Miguel de Cervantes se embarcó hacia España el 24 de octubre de 1580, para mayor gloria de las letras castellanas.*



La costa de los piratas

En los capítulos anteriores de este libro aparecen con frecuencia como coprotagonistas los piratas de la costa bereber, que desde la Antigüedad constituían una constante amenaza en las aguas del Mediterráneo. Los bereberes o berberiscos, también llamados sarracenos (nombre de una de sus tribus más comba-

* Poco después de su liberación, Cervantes escribió la tragicomedia *El trato de Argel*, en la que refleja parte de su experiencia como cautivo.



Puerto de Argel. Grabado de Olfert Dapper (1686).

tivas), actuaban desde sus bases de Argel, Trípoli, Túnez y otros puertos del norte de África. Asaltaban tanto barcos de guerra como mercantes para proveerse de remeros y esclavos, e irrumpían en pueblos costeros del Mediterráneo con el mismo fin. Sus víctimas preferidas eran las villas y ciudades de Cataluña, el País Valenciano y Andalucía, cuyos pobladores levantaron torres de vigilancia y organizaron milicias civiles para protegerse de sus ataques. De esa situación nació el aviso de que «hay moros en la costa», utilizado hasta hoy como metáfora de una presencia inconveniente o peligrosa. Algunas fuentes registran

expediciones moriscas en el Atlántico, tanto hacia el sur, sobre la costa occidental de África, como en el Mar del Norte y las islas y costas escandinavas.

A principios del siglo XIV, en el pequeño emirato turco de Sogut, surgió un gobernante ambicioso y audaz llamado Osman. Al mando de un ejército bien entrenado conquistó en pocos años los reinos vecinos, iniciando la formación de un imperio que llegaría a dominar toda el Asia Menor, el Magreb y la Europa Oriental. Ese imperio, llamado con reverencia «La Sublime Puerta», tomó el nombre dinástico de su fundador: «Osmanli» en turco, «Otman» en árabe y «Otomano» en las lenguas latinas europeas. Los sucesores de Osman continuaron la extensión de los dominios imperiales, atacando en distintos frentes por tierra y por mar. Un gran número de piratas de la costa bereber se convirtieron en corsarios al servicio de La Sublime Puerta, comandados por un almirante con el título de *reis* (jefe o líder).



Un almirante de «La Sublime Puerta»

Uno de los primeros corsarios otomanos en adquirir gran fama fue Kemal Reis, nacido en la población turca de Gallípoli (Gelibolu, en turco), al promediar el siglo XV, con el nombre de Ahmed Kemaleddin. Dedicado al mar desde muy joven, se inició en la armada otomana como comandante de la escuadra de la provincia de Eubea. En 1495 fue nombrado almirante de la flota por el sultán Bayazid II (llamado por los españoles Bayaceto), quien le encargó diversas misiones contra los enemigos del Imperio. Kemal Reis se enfrentó una y otra vez con los barcos de la orden de San Juan, que ejercían la piratería desde su base en la isla de Rodas. Combatió y pirateó también a las naves de la República de Venecia, dueña de las rutas mercantiles de Oriente.

A mediados de 1499, Kemal Reis reunió una gran armada de combate compuesta por 67 galeras, que por primera vez artillaban cañones a bordo, escoltadas por dos decenas de galeotes y unas 200 barcas menores. Bayazid le había encomendado emprender una guerra definitiva contra Venecia, como princi-

pal rival del imperio Otomano en las aguas del Mediterráneo oriental. Por su parte, el almirante veneciano Antonio Grimani contaba con unas 50 galeras, 18 galeotes, y algo más de un centenar de embarcaciones de apoyo. Ambas escuadras se enfrentaron en el cabo Zonchio, sobre el mar Jónico, el 12 de agosto de aquel año. Después de algunas escaramuzas, el combate decisivo (o primera batalla de Lepanto) se libró entre el 20 y el 25 del mismo mes, con la victoria total de los otomanos. El sultán entregó a Kemal las diez galeras enemigas que se habían capturado intactas, como premio a su importante victoria. Los venecianos, que no estaban dispuestos a perder sus estratégicas posiciones en el Jónico, ocuparon por sorpresa Lepanto unos meses después, a finales de 1499. Kemal Reis acudió rápidamente desde la isla de Cefalonia (*Kefallinia* en griego) y recuperó fácilmente la disputada ciudad del Peloponeso. Allí hizo reparar sus barcos y, en el verano del año 1500, zarpó en busca de la flota de Venecia, estacionada en la pequeña bahía de Modon. Las galeras otomanas bombardearon la fortaleza y rindieron la ciudad, venciendo a las naves que la defendían y persiguiendo al resto hasta la costa de Coron, donde fueron totalmente derrotadas. Con esta acción, conocida como la segunda batalla de Lepanto, la República de Venecia perdía todas sus valiosas posesiones en Grecia a favor del imperio Otomano. El dux veneciano Agostino Barbarigo, con la



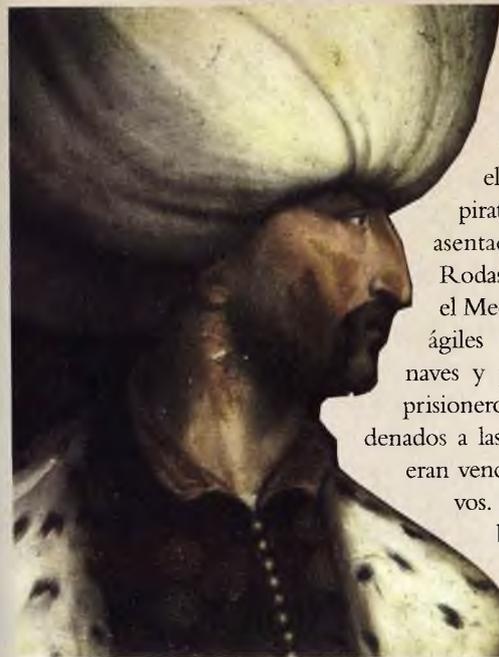
Grabado que ilustra el apresamiento de Ali Pashá.

bendición del papa Borgia Alejandro VI, solicitó el auxilio de los Reyes Católicos para detener el avance del infiel sobre la Europa cristiana. El día de Nochebuena de 1500, el capitán Gonzalo de Córdoba tomó Cefalonia al frente de tropas españolas, venecianas y pontificias, deteniendo temporalmente la invasión otomana.

Varias décadas después, bajo el reinado de Selim II, el trono de La Sublime Puerta reanudó sus ataques sobre las posesiones venecianas. En 1570 una escuadra al mando del almirante Alí Pashá, favorito y yerno del sultán, atacó la isla de Chipre. Los reinos cristianos formaron la coalición denominada Santa Liga, integrada por España, los Estados Pontificios, Venecia, Génova y los caballeros de San Juan, entonces ya mudados a la isla de Malta. Como comandante en jefe fue designado don Juan de Austria, el ya citado Gran Capitán de Felipe II. Como es muy sabido, el 6 de octubre de 1571 la flota cristiana obtuvo una ardua y definitiva victoria en la tercera y más famosa batalla de Lepanto, que significó el más clamoroso triunfo de la Cristiandad en su larga lucha contra el poderío musulmán.

El corsario de Argel

Tras el triunfo de Lepanto, España dedicaba la mayor parte de su poder naval a proteger y defender sus galeones en el Caribe y en la travesía del Atlántico, pero no podía descuidar el amenazado flanco mediterráneo. En respuesta a los ataques berberiscos y otomanos, se apoderó de varios puertos norteafricanos que servían de base a los piratas, convirtiéndolos en enclaves cristianos fortificados y defendidos por aguerridas guarniciones. Después de apropiarse de Orán pusieron sitio a Argel, exigiendo el pago de un alto tributo a cambio de no arrasar la ciudad. El bey argelino, sin medios para defenderse de la amenaza española, pidió ayuda a un temible capitán pirata de origen griego, conocido como «Barbarroja». En realidad, ese apodo era compartido por dos hermanos pelirrojos, Oruj e Hizir, oriundos de Mitilene, capital de la isla griega de Lesbos.



Como muchos de sus parientes y vecinos, se dedicaron desde jóvenes a navegar, y en especial a la piratería. Comenzaron compitiendo por el dominio del Egeo con los piratas de la orden de San Juan, asentados entonces en la isla de Rodas. Más tarde pasaron a recorrer el Mediterráneo en dos brigantines, o ágiles barcasas de remos, atacando naves y pueblos costeros para prender prisioneros. Algunos de éstos eran encadenados a las bancas de remeros, y el resto eran vendidos en los mercados de esclavos. En 1518, Oruj murió en combate contra una galera española, e Hizir juró vengarlo tomando el nombre de Jair ad-Din (en árabe, «Bondad de la Fe»). Pero fue su mote de

«Barbarroja» el que causaría justificado pavor en los puertos europeos y africanos. En la década siguiente, Jair ad-Din participó en el conflicto naval que enfrentaba a los dos mayores imperios de la época: el Sacro Imperio de Carlos V, que era también rey de España, y el Otomano de Solimán el Magnífico. Barbarroja atacaba por su cuenta las naves cristianas, con especial preferencia por las españolas, incluyendo los grandes galeones de guerra que abordaba y rendía con sus hábiles tácticas piratescas. Sin duda el gran sultán tomó nota de los éxitos de aquel espontáneo aliado talentoso y audaz. Hacia 1529, Jair ad-Din disponía de una flota considerable, armada con las naves que había apresado en

Arriba: el sultán otomano Soliman II el Magnífico (1494-1566).
Pintura anónima del siglo XVIII.

sus numerosos asaltos. Pudo así responder al pedido de ayuda argelino, atacando y dispersando a la escuadra española que sitiaba la ciudad. Recibido como un héroe en Argel, comenzó a proyectar la invasión de Túnez, cuyo rey al-Hassan, se había declarado vasallo de Carlos V. Obtuvo para esa empresa el apoyo de Solimán, y en 1531 tomó Túnez a sangre y fuego, obligando a la fuga a su soberano. Barbarroja entregó al imperio Otomano el reino conquistado, y como retribución Solimán lo designó *Baylar Bey*, o comandante general, y almirante en jefe de la real armada. El corsario se instaló definitivamente en Argel, desde donde organizó una serie de acciones navales de gran envergadura. Entre ellas, los siete viajes de 36 galeras para traer desde España a un total de 70.000 mudéjares, o musulmanes que habían quedado en los territorios conquistados por los cristianos. Con agradecida lealtad a Jair ad-Din, esos millares de rescatados incrementaron sus tropas y consolidaron su poder en la ciudad.

Mientras tanto, el derrocado rey al-Hassan había pedido a Carlos V. que le ayudara a recuperar su trono. El emperador comenzó a preparar una gran flota, en la que embarcó un aguerrido ejército para tomar y ocupar la capital tunecina. Jair ad-Din no se arredró ante esa demostración de fuerza y, en 1538, tras una serie de combates en mar y tierra, venció definitivamente a los españoles en la batalla de Preveza. El nombre de Barbarroja se hizo entonces célebre en toda Europa, sobre todo en su versión italiana de *Barbarossa*. Argel se convirtió en la mayor base naval del imperio Otomano y en plaza fuerte que acogía a todos los corsarios y piratas berberiscos del Mediterráneo. Al mismo tiempo Suleimán el Magnífico culminaba su guerra en el continente con la conquista de Hungría, convirtiendo a su imperio en la potencia hegemónica de Europa Oriental. Considerado el mayor estratega y comandante naval de su tiempo, el corsario almirante Jair ad-Din falleció en 1546, a los 63 años de edad. Su fortaleza de Argel siguió siendo el gran enclave de la piratería otomana y bereber durante los tres siglos siguientes, hasta que cayó en manos de los franceses en julio de 1830.

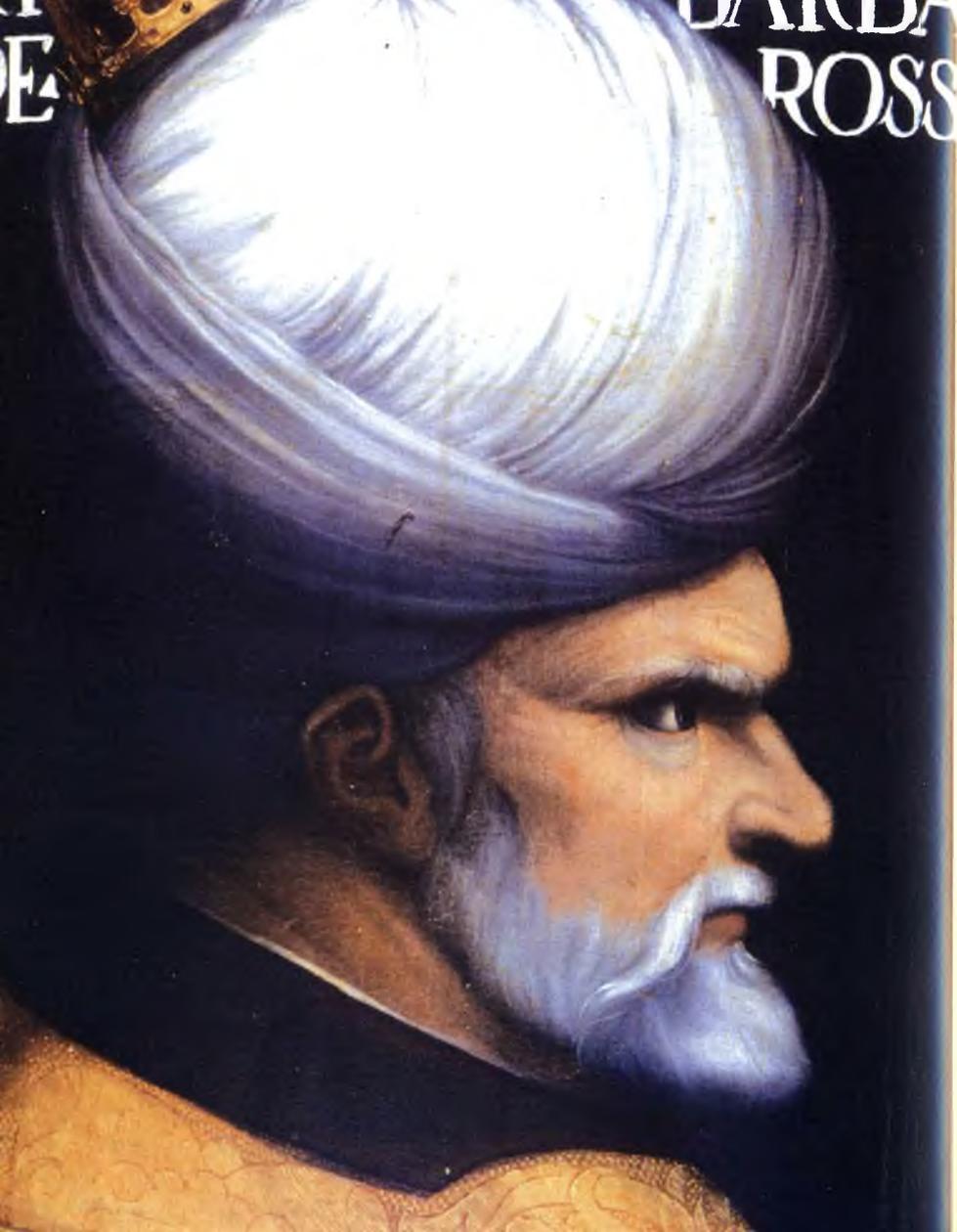


Los émulos de Barbarroja

En la estela de Barbarroja surgieron otros grandes corsarios otomanos, como su protegido Turgut Reis, o Dragut, que protagonizó numerosas acciones corsarias y batallas contra naves cristianas en el Mediterráneo. Tan temido llegó a ser Turgut Reis, que el emperador Carlos V encomendó su captura al célebre almirante genovés Andrea Doria. Un sobrino de éste, Gianetti Doria, consiguió apresarlo y enviarlo esclavizado a galeras en 1540, hasta que, cuatro años después, el propio Jair ad-Din pagó por él un rescate de 3.000 ducados. Pero el enfrentamiento con el almirante Doria no acabaría allí. En 1546, tras la muerte de Barbarroja, Turgut armó una escuadra de 25 bergantines, con la que hostigó las costas de Calabria y los alrededores de Nápoles. Esa campaña culminó con un asalto a Túnez en 1550, en el que conquistó el puerto y la fortaleza de la península de Mahdia.

En el otoño de ese mismo año, Andrea Doria y su condestable Claude de la Sengle obligaron a Turgut a replegarse hacia la isla de Djerba. La flota cristiana bloqueó la bahía donde se había refugiado, pero el ingenioso corsario hizo engrasar la quilla de sus barcos y los arrastró por tierra al otro lado de la isla, saliendo a mar abierto. Doria y el condestable no dieron crédito a sus ojos ante la fantasmal desaparición de las naves otomanas. Turgut arribó tranquilamente a Estambul, y desde allí realizó nuevas incursiones sobre Malta, Trípoli, Elba, y otras islas y costas mediterráneas. En 1552 Suleimán firmó un tratado con Enrique II de Francia para atacar el sur de Italia. El sultán nombró a Turgut Reis comandante en jefe de la flota otomana, que al año siguiente arrasó la costa de Calabria, acosó las naves corsas y nuevamente la isla de Elba, regresando a su base para hacer reparaciones y dar descanso a sus tropas. En 1560 venció a la alianza siciliana y maltesa que intentó recuperar Trípoli. Cinco años después Soleimán puso a Turgut al frente de una flota de 15 navíos y 16.000 hombres con el objetivo de tomar Malta.

El combate se inició con un bombardeo del fuerte maltés de San Elmo, defendido por un centenar de caballeros y situado en un extremo del gran puerto de La Valette. Con su habitual audacia, Turgut dirigía personalmente el fuego de una de las baterías, emplazada en el terraplén de la muralla. Un cañonazo lanzado desde el próximo fuerte de San Ángel alcanzó el suelo cerca de



la batería, y desprendió una lluvia de escombros que cayó de pleno sobre él, causándole heridas mortales. Era el 23 de junio de 1565, y el gran corsario otomano tenía 41 años. Sus tropas tomaron La Valette después de un mes de duros combates, como póstuma ofrenda de Turgut Reis a Solimán el Magnífico.

Kurtoglu Muslihidin Reis (Curtogoli para los europeos) fue otro destacado corsario de La Sublime Puerta, como comandante de la armada otomana en el Índico. En 1565, el sultán Aladino de Sumatra estableció una alianza con Suleimán para protegerse de las agresiones portuguesas en Indonesia. Kurtoglu enfrentó a los invasores en 1568, y al año siguiente acabó con la amenaza lusitana, marcando la expansión más oriental del imperio Otomano. La actual provincia de Aceh, en el extremo norte de Sumatra, fue un protectorado otomano hasta el siglo XVIII y permaneció como aliada hasta que fue conquistada por los holandeses en 1904.

El primer corsario otomano que navegó y combatió en el Atlántico fue el marino albanés Murat, llamado el Grande. Pese a su escasa estatura y su figura esmirriada, supo conseguirse ese apelativo por mérito propio. En 1564, siendo oficial de un barco mercante, fue capturado por una nave corsaria otomana y decidió unirse a su tripulación. Su debut con el primer barco a su mando fue desastroso, pues acabó estrellándolo contra unos arrecifes. Quizá para resarcirse de ese trompazo, se enfrentó poco después con feroz eficacia a las flotillas de los caballeros de Malta, atrapando numerosos barcos y centenas de prisioneros. Diez años más tarde, obtuvo el título de Reis por sus heroicas y crueles acciones en la armada de La Sublime Puerta. En 1594, el sultán lo designó almirante en jefe de la flota otomana, con la que participó como aliado de Inglaterra y Francia en la guerra contra España. Su hazaña más celebrada fue cruzar el estrecho de Gibraltar y entrar en el océano para atacar las Islas Canarias. En premio a su brillante carrera, pudo retirarse en 1607 como *beyler bey* o gobernador del sur de Grecia. Su primera medida de gobierno fue emprender una dura campaña contra los piratas del mar Egeo.

Izquierda: Kheir ed-Dine, llamado Barbarroja (1476-1546).
Pintura del siglo XVI.



La muerte de
Turgut Reis.
Pintura de
Giuseppe Cali
(1867).

Otro corsario otomano que actuó en el océano, y mucho más al norte, fue el marino holandés Jan Janszoon van Haarlem, llamado Murat Reis el Joven. Después de piratear unos años por su cuenta, entró al servicio de La Sublime Puerta con una tripulación compuesta por argelinos, marroquíes y libios, más algunos holandeses. Mientras los otros corsarios otomanos actuaban en el Mediterráneo, prefirió incursionar por el Atlántico, cuyas aguas le eran más familiares y habían sido menos trasegadas por sus competidores. El hecho más conocido y que más fama trajo a Murat el Joven fue el saqueo de Baltimore El 19 de junio de 1631. No se trató desde luego de la conocida ciudad americana, que aún no había sido fundada, sino de una pequeña población costera de ese nombre, situada en el extremo sur de Irlanda.

Los corsarios otomanos y piratas berberiscos continuaron atacando a las naves europeas durante todo el siglo siguiente, a pesar de los intentos siempre frustrados por acabar con ese flagelo. Sus bases de operaciones eran los emiratos de Túnez, Argelia y Trípoli, casi independientes, aunque formalmente seguían perteneciendo al Imperio Otomano. Los efectos de sus ataques sobre el comercio marítimo llegaron a ser tan alarmantes, que provocaron la primera excursión transatlántica de la bisoña *Navy* norteamericana. Poco después de declarar su independencia en 1783, los Estados Unidos iniciaron un intenso intercambio comercial con los países europeos. Al igual que éstos, aceptaban pagar un tributo bastante alto a los distintos emiratos del Magreb, a cambio de que sus barcos mercantes pudieran circular sin ser asaltados. Con lo cual los emires obtenían muy buenas sumas sin siquiera sacar sus corsarios al mar.

Cuando, a finales del siglo XVIII, Trípoli decidió exigir un desmesurado incremento de su comisión, los americanos se negaron de plano a aceptarlo. Dispuestos a terminar con la piratería musulmana, declararon la guerra a Trípoli y enviaron una escuadra para combatir a sus naves. Esta primera guerra berberisca fue más diplomática que bélica, aunque la amenaza naval fue decisiva en la firma de un acuerdo que suprimía las gabelas por navegar por el Mediterráneo. La llamada segunda guerra berberisca estalló en 1815, cuando los Estados Unidos estaban enzarzados en un nuevo conflicto con Inglaterra. Aprovechando esa circunstancia, el *bey* de Argel lanzó a sus corsarios contra algunos buques de transporte americanos, y acto seguido pidió reimplantar el pago de comisiones. En esta ocasión, la respuesta de Estados Unidos fue más contundente, con la captura de varias naves argelinas, entre ellas el buque insignia *Meshuda*. El *bey* capituló, negociando la entrega de prisioneros estadounidenses y europeos a cambio de la devolución de sus naves. El acuerdo establecía asimismo la extinción de los tributos y el reconocimiento del derecho de libre navegación a los Estados Unidos. Pero esa victoria americana no bastó para extinguir del todo la piratería berberisca. Ésta sólo desapareció, como ya se ha dicho, cuando los franceses conquistaron Argel en 1830, para convertirla en una de sus más prósperas colonias de ultramar.



7 

*Piratas del Caribe:
bucaneros, corsarios
y filibusteros*





La toma de Panamá por Henry Morgan

En la mañana del 18 de enero de 1671, frente a la ciudad de Panamá, un ejército español de 3.600 hombres se enfrentó a la tropa más extravagante y variopinta que se haya reunido jamás. La componían unos 1.200 delincuentes de toda laya y de diferentes procedencias: ingleses, franceses, holandeses, negros, indígenas y hasta españoles renegados. Al frente de esa curiosa fuerza de combate no se encontraba un general galardonado ni un famoso estratega, sino un simple campesino galés, convertido en el capitán pirata más temido y admirado del mar Caribe. Su nombre era Henry Morgan y con esa tropa improvisada se disponía a emprender una tarea imposible: la toma y saqueo de la ciudad más grande e importante de las Indias Occidentales, y la mejor defendida.

Poco después de que Núñez de Balboa avistara por primera vez el Pacífico en 1514, los españoles levantaron el enclave de Panamá en el delgado istmo que separaba ese océano del Atlántico. Por entonces, el traslado a España de las riquezas extraídas de las minas de oro y plata del Perú representaba un verda-

Izquierda: el bucanero, figura pintoresca y aguerrida, siempre rodeada de un halo de misterio. Óleo de Howard Pyle de 1905.



dero problema. Los galeones que las transportaban debían bajar hacia el sur por el Pacífico, rodear el cabo de Hornos o atravesar el tormentoso estrecho de Magallanes, para luego volver a subir por el Atlántico hasta Portobelo o La Habana. Allí se reunían con otras naves que llegaban de México o Cartagena cargadas de riquezas, para formar los grandes convoyes que navegaban hacia España. Ese trayecto previo era largo, lento y peligroso. Con frecuencia se agotaban las provisiones y no había puertos donde reparar las naves; además, cada tanto, los temporales producían algún naufragio. Entonces alguien tuvo una brillante idea: todos esos problemas podían evitarse si los galeones se dirigían por el Pacífico hacia el norte, por un itinerario mucho más breve y de aguas más tranquilas para descargar sus bodegas a la altura del Caribe, por ejemplo, en Panamá. Bastarían unas recuas de mulas bien escoltadas que cargaran los metales preciosos a través del istmo, para volver a embarcarlos en Portobelo.

Cuando ese nuevo recorrido se puso en práctica, Panamá tuvo un crecimiento espectacular como principal nudo del tráfico de mercancías americanas hacia España. Durante todo el siglo XVI, Panamá fue la capital de la región centroamericana bautizada, con buen motivo, como Castilla del Oro. En la época en que Henry Morgan concibió la peregrina idea de conquistarla con una horda de forajidos, la ciudad tenía más de 10.000 habitantes, numerosos comercios, iglesias, almacenes para las mercancías en tránsito y, por supuesto, excelentes fortificaciones de defensa. Los españoles habían levantado una muralla que rodeaba el frente marítimo de la ciudad, y habían construido también un fuerte sobre la bahía con poderosos cañones y una numerosa guarnición. Todo ese aparato defensivo estaba concebido para repeler cualquier ataque que llegara desde el mar, ante el cual se erigían las murallas, baluartes y parapetos, y al que apuntaban los cañones del fuerte. La astuta estrategia de Morgan fue no enfrentar sus naves a ese inexpugnable poderío militar, sino atacarlo por la descuidada retaguardía, atravesando el istmo por tierra. El primer paso para cumplir ese plan debía ser atacar el gran puerto caribeño de Portobelo y, desde allí, iniciar la ardua travesía a pie hacia Panamá.

Derecha: Henry Morgan (1635-1688), filibustero y gobernador de Jamaica, en un grabado de 1704.



Las principales defensas de Portobelo eran dos fortalezas erigidas en ambos extremos del puerto, el castillo de Santiago y el fuerte de San Jerónimo. Morgan atacó al primero con nueve bajeles, venciendo con relativa facilidad. Pero el segundo, mejor armado, ofreció una enconada resistencia. El pirata desembarcó con sus hombres, sacó a los frailes y monjas de dos conventos cercanos, y utilizándolos como escudos humanos avanzó hacia el fuerte. La guarnición española no se atrevió a disparar sobre los religiosos, y con su cruel estrategia Morgan tomó la plaza. No menos cruel fue el saqueo de la ciudad, con los piratas entregados al pillaje, las violaciones y los incendios durante varios días. Finalmente Morgan se dirigió al gobernador de Veragua con sede en Panamá, don Agustín de Bracamonte, reclamándole 150.000 pesos por el abandono de Portobelo. Cuando recibió ese rescate escribió nuevamente al gobernador enviándole un pistolón con el siguiente mensaje: «Cuide bien esta pistola, que el año próximo iré a buscarla a Panamá». Bracamonte entró en el juego y le correspondió con una sortija de oro, acompañada de la siguiente respuesta: «No se atreva a intentarlo, que Panamá no es Portobelo». Tal vez porque la bravata del gobernador tenía su parte de verdad, o por las bajas y destrozos sufridos en el ataque a Portobelo, el pirata decidió tomarse más tiempo antes de intentar la toma de Panamá.

A Morgan le llevó casi un año recomponer y aumentar su ejército de renegados. A finales de 1670 los embarcó en 38 naves, con las que atacó y tomó el puerto caribeño de San Lorenzo. Allí se aprovisionaron para emprender el cruce del istmo en los primeros días de 1671. La mayoría de ellos eran hombres de mar, no muy duchos en atravesar selvas y montañas. La travesía les llevó casi veinte días, y llegaron exhaustos a su destino. Pero Henry Morgan no estaba dispuesto a renunciar a su empresa. Tras permitir un breve descanso dividió en dos a sus fuerzas, dejando una mitad oculta tras el límite de la selva, mientras con la otra atacaba el fuerte por la retaguardia. Los muros traseros de éste no tenían almenas desde donde disparar, y los cañones apuntaban en dirección contraria, por lo que los defensores no tuvieron otra opción que salir a campo abierto. El primer ataque de la caballería, aún confundida por la sorpresa, fue desbaratado por el fuego de los piratas con morteros y mosquetes. Cuando avanzó el resto de la guarnición, irrumpió la retaguardia oculta de Morgan ata-

cando al enemigo por el flanco. Cogidos entre dos fuegos los españoles se dispersaron en una gran confusión, y los atacantes tuvieron el camino libre para tomar la orgullosa Panamá. Mientras sus hombres se entregaban a un saqueo aún más sangriento y despiadado que el de Portobelo, agravado por el incendio de toda la ciudad, Morgan se presentó ante el gobernador Bracamonte y, no sin ironía, le rogó que le devolviera su pistolón.

Los piratas abandonaron una Panamá arrasada y reducida a cenizas el 2 de febrero, llevándose 175 mulas cargadas con oro, plata, joyas y otras ricas mercancías. La historia reconoce a la toma de Panamá como la victoria más audaz y significativa en los anales de la piratería. Curiosamente, ese emblemático triunfo de los piratas del Caribe no ocurrió en el mar, sino en una batalla en tierra firme.

La gesta de los bucaneros

El auge de los bandoleros del mar en el Caribe estuvo estrechamente ligado a los acontecimientos que ocurrían en la Europa del siglo XVI. A principios de esa centuria, España, dueña casi absoluta de las Indias Occidentales por el tratado de Tordesillas (1494), había descubierto ya que el Nuevo Mundo guardaba incalculables riquezas. Para poder transportarlas a través del océano, las pequeñas carabelas de los descubridores y adelantados fueron reemplazadas por enormes galeones de más de 30 metros de eslora y cuatro o cinco mástiles, cuyas amplias bodegas podían albergar abundantes cantidades de metales preciosos y joyas. Para cualquier bandolero del mar resultaba un botín muy tentador, a bordo de unas embarcaciones grandes y pesadas que apenas podían maniobrar para huir o defenderse.

En un principio, los piratas que venían operando en el Mediterráneo o en las costas europeas y africanas trasladaron su actividad a las islas oceánicas, como las Canarias o las Azores, para interceptar y abordar los galeones que caían fácilmente en sus manos. Esos archipiélagos eran además parada obligada de las naves

mercantes que venían del Índico, cargadas de valiosas especias y sedas de Oriente, lo que venía a duplicar las oportunidades y el negocio de los piratas. Entre ellos destacaban varios capitanes franceses que, aunque actuaban por su cuenta, respondían también a la tradicional enemistad entre su país y España. Algunos de ellos llegaron a instalar una base de operaciones en la isla canaria de Lobos, y François Le Clerc, apodado *Jambe de bois*, o «Pata de palo», llegó a saquear en 1553 el puerto de Santa Cruz de la Palma. Una hazaña mayor aun había protagonizado en 1521 el bucanero Jean Florin, que con ocho naves a su mando capturó cerca de las Azores los galeones españoles que transportaban el fabuloso tesoro azteca de Moctezuma.

Durante el conflicto que ocupó a la armada española en Italia, los piratas franceses habían descubierto un itinerario que partía de Canarias en línea recta hacia el oeste, y penetraba en el Caribe siguiendo el Arco de Ulises de las Antillas menores. La ruta de retorno discurría por el canal de las Bahamas, frente a la península de Florida. El monarca francés Francisco I ofreció apoyo y protección a todo capitán que se prestara a seguir ese itinerario para robar los cargamentos de los galeones españoles. Les ofreció la compra de naves, les entregó armas y bagajes, y se gastó una fortuna en pertrechar los puertos de refugio en Tortuga y otras islas del Caribe. Por supuesto los candidatos acudieron en manada. Desde piratas veteranos hasta marineros bisoños, o aventureros de fortuna que jamás habían pisado una cubierta. La mayor parte de ellos eran franceses, pero los había también de otras nacionalidades, incluyendo algunos moros y africanos.

Los piratas franceses, pioneros de la edad de oro de la piratería en el Caribe, mantuvieron su hegemonía en esas aguas hasta bien mediado el siglo XVI. Ellos y sus tripulaciones se llamaban a sí mismos *boucaniers* (ahumadores) por su costumbre de ahumar la carne de cerdo salvaje para llevar esa cecina como principal provisión alimenticia.* El término se tradujo al inglés como *bucaneer*, y al español como «bucanero». Aunque con el tiempo dicho término llegó a desig-

*Varios autores sostienen que ahumar carne era el oficio original de los bucaneros, que luego recorrían las costas e islas para vender la cecina. Ante la oferta de Francisco I, aprovecharon esa experiencia marinera para convertirse en eficaces piratas.

nar indistintamente a todo tipo de pirata, e incluso de diversos mares, los auténticos bucaneros fueron aquellos adelantados franceses en el Caribe.

No siempre los galeones españoles resultaban tan fáciles de abordar, sobre todo cuando comenzaron a navegar en convoy llevando armas y soldados a bordo. Los bucaneros agregaron entonces a su programa el saqueo de los puertos del Caribe, operación más sencilla aunque generalmente menos provechosa. En 1528 asaltaron e incendiaron el puerto y villa de San Germán, en Puerto Rico, al que siguieron otros más importantes, como Santiago de Cuba, La Habana o Veracruz. Los pobladores huían sin ofrecer resistencia, llevándose sus pertenencias de algún valor. A su vez, los curas escapaban con los ornamentos y objetos de culto, que solían ser el mejor botín en esos casos. Los piratas no se atrevían a perseguir a los fugitivos adentrándose en el interior, para no dejar desprotegidos sus barcos ante un posible ataque de naves de guerra españolas. En 1543, el acaudalado aristócrata francés Jean-François de La Roque, conde de Roberval, cumplió sus ansias de aventura armando una flota propia con su peculio. Al año siguiente cruzó el océano y al llegar al Caribe comandó en persona exitosos ataques a Santa Marta y Cartagena. Ambas ciudades fueron saqueadas a fondo, como si su conquistador fuera un ambicioso bucanero de humilde origen y no un millonario que pirateaba sólo por diversión.

Rara vez los botines que obtenían los bucaneros en esas incursiones eran sustanciosos, pues los advertidos españoles ya no almacenaban el oro y la plata en puertos de tránsito, sino que los llevaban directamente de las minas a los barcos de transporte, bien protegidos y custodiados. Se estima que entre 1520 y 1560 se realizaron unas 4.000 travesías oceánicas con metales preciosos, y que en sólo 200 de esos viajes los galeones fueron atacados por bucaneros. No siempre con buena fortuna, ni a las naves que llevaban los cargamentos más valiosos. La gran cantidad y riqueza de los botines arrebatados a España por los bucaneros del Caribe no deja de ser un mito, no obstante el discreto éxito de capitanes como Jacques Sorel, Jean de Bontemps, Robert Blondel o el mencionado Le Clerc, *Gambe de bois*.

La piratería bucanera lo tuvo más difícil cuando los españoles descubrieron las minas de plata de México y Potosí. Carlos V no estaba dispuesto a dejar que Francia le rapiñara esa incalculable riqueza, y adoptó medidas drásticas para



poner en cintura a los desaprensivos piratas. El monarca hizo artillar los galeones mercantes con cañones en ambas bandas, ordenando que los convoys se formaran con no menos de diez naves. Completó esa medida defensiva con la creación de una flota especial de poderosos barcos de guerra, que se denominó Armada de la Guardia de la Carrera de Indias. Finalmente estableció que los transportes desde el Caribe se harían sólo en dos travesías masivas al año, cuya fecha de salida se mantenía rigurosamente en secreto. Pese a algunas argucias, como el contrabando de piezas de plata en las bodegas de las naves de guerra (que hizo inmensamente rico a Pedro Menéndez de Avilés, comandante de la Armada de Guardia), las medidas tomadas por Carlos V fueron absolutamente eficaces. Tanto, que prácticamente pusieron fin al reinado de los bucaneros franceses en el Caribe.

Los corsarios de la Reina Virgen

Francis Drake y su tío John Hawkins fueron de los primeros marinos ingleses en merodear por el Caribe, dedicados a la fructífera e ilegal trata de esclavos. Más tarde, ya en solitario, el audaz sobrino se hizo célebre atacando barcos y puertos españoles. Su esforzada labor abrió el camino a otros piratas británicos que hicieron fama y fortuna como corsarios, de cuyas aventuras daremos debida cuenta en el capítulo siguiente. Al estallar la guerra con España, en 1585, Inglaterra no disponía de una armada digna de tal nombre, y fue el mismo Drake quien sugirió a la reina Isabel y a su ministro William

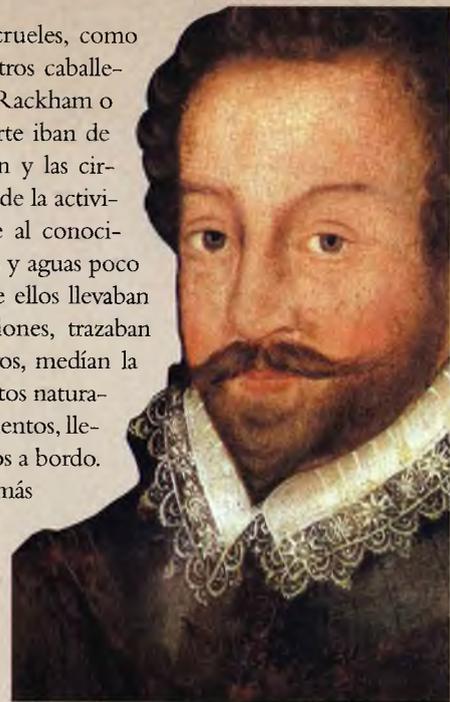
Izquierda: Plano del istmo de Tierra Firme (Panamá) y Portobello, donde murió el corsario Francis Drake en su combate con la flota española en 1596.

Cecil otorgar patente de corso a los piratas ingleses. Éstos podrían interceptar los galeones españoles en el Caribe y aliviarles la carga, atacar los puertos fortificados e incluso combatir, llegado el caso, contra las naves de guerra enemigas. Armar expediciones corsarias podía ser al mismo tiempo un excelente negocio para quienes invirtieran en ellas, incluyendo a la propia Corona.

La gran epopeya de los corsarios cumplió con creces la propuesta de Drake. Sus logros económicos y bélicos pusieron en apuros a Felipe II durante los seis años que duró la contienda. Aparte de los tesoros robados, las fortalezas asaltadas, los pueblos saqueados y las naves hundidas, la habilidad náutica y la eficacia combativa que demostraron puso en entredicho la supuesta superioridad de España en los mares. En 1588, el monarca español armó una enorme y poderosa flota que designó como La Grande y Felicísima Armada, más conocida con el funesto nombre de «La Armada Invencible». Contaba esa tremenda fuerza naval con 137 navíos y 30.000 hombres, que debían desembarcar en Inglaterra para obtener una victoria definitiva. Pero, como es sabido, la Invencible fue vencida. Su descalabro se debió en parte a los temporales que desmembraron 40 de sus naves, y en parte a los errores de su improvisado comandante en jefe, el duque de Medina Sidonia. Y también por las arteras tácticas corsarias empleadas por el vicealmirante inglés, que no era otro que Francis Drake, que había interrumpido sus faenas en el Caribe para auxiliar a su querida Reina Virgen.

La guerra entre Inglaterra y España terminó oficialmente en 1604 con un acuerdo firmado en Londres, que en general favorecía los intereses españoles. Pero la gran aventura de los piratas británicos no había hecho más que empezar. Con patente de corso o sin ella, sus andanzas llenaron todo ese siglo y buena parte del siguiente, justificando con creces que esa época fuera llamada la «Edad de Oro» de la piratería. Su escenario principal fue el Caribe, porque por él transitaban las fabulosas riquezas que salían hacia España. Pero hicieron también incursiones en las costas sudamericanas del Atlántico, hasta Brasil y el Río de la Plata, operando asimismo en aguas del Pacífico y el Índico. Los que tenían como base y refugio la isla de Tortuga fundaron la Cofradía de los Hermanos de la Costa, una especie de asociación gremial cuyas normas eran más democráticas, avanzadas y solidarias que cualquier legislación europea de ese tiempo.

Hubo corsarios terriblemente crueles, como Henry Morgan o Brabanegra, y otros caballerosos y clementes, al estilo de Jack Rackham o el propio Drake. Pero la mayor parte iban de un talante al otro, según la ocasión y las circunstancias. Una faceta interesante de la actividad de los corsarios fue su aporte al conocimiento y cartografía de tierras, islas y aguas poco conocidas o inexploradas. Varios de ellos llevaban detallados apuntes de sus excursiones, trazaban bosquejos de los accidentes costeros, medían la profundidad en los pasos o los puertos naturales, y la dirección y fuerza de los vientos, llegando algunos a embarcar científicos a bordo. También los hubo de talante más antropológico, que tomaban nota de las costumbres de los nativos, su belicosidad o cordialidad, y la mejor forma de entenderse con ellos. El paradigma de este tipo de actividades fue sir Walter Raleigh, al que Inglaterra prefiere recordar más como explorador que como corsario, aunque otros piratas como William Dampier y John Esquemeling dejaron aportes igualmente valiosos en ese sentido.



Sir Francis Drake (1542-1596).

Filibusteros y privateers: piratas empresarios



Las dos categorías del título comparten una característica común: practicar la piratería como una actividad empresarial privada, invirtiendo un capital y gestionando una producción que debe dar beneficios. Ambos términos provienen, como era de esperar, del inglés. Los anglosajones llamaron freebooters (algo así como «libres botinistas») a los piratas que actuaban por su cuenta, sin patentes de corso ni socios financieros o porcentajes del botín a terceros. Los franceses lo tradujeron como filibustiers y los españoles como «filibusteros», aunque su uso en ambas lenguas fue más bien literario y con un significado menos conciso. Esa actividad, al principio ilegal, fue autorizada por Inglaterra en el siglo xviii, dando lugar a la aparición de los privateers, término que se utiliza así, en inglés, porque nadie se atrevió a traducirlo por «privatistas» o «privateros». Estos piratas pagaban un tributo fiscal, actuaban cumpliendo algunas normas y gozaban de cierta protección de su Gobierno, pero no recibían financiación de la Corona ni le entregaban parte de sus beneficios. Su invención resultó muy útil cuando Inglaterra, ya erigida en Reino Unido y metrópolis del imperio Británico, decidió quitar de circulación a sus corsarios y filibusteros. Y no sólo quitarlos de en medio, sino usarlos como chivos expiatorios de todas sus barbaridades y depredaciones cometidas por el ancho mundo.

La traición del imperio Británico

Una intencionada consecuencia de la expansión y consolidación del imperio Británico fue esa demonización de los antaño admirados corsarios de la Reina Virgen. Isabel había muerto hacía muchos años, España tenía problemas para mantener su hegemonía política y económica en América, e Inglaterra era la mayor potencia europea, dueña absoluta de los siete mares. Su proyecto era ahora blanquear su violento pasado, y aparecer ante el mundo como una potencia civilizadora y misionera. Esa imagen le permitiría reducir el recelo de los otros países europeos y negociar más fluidamente con los gobernantes nati-

vos de las tierras colonizadas. La Cancillería y sus embajadores proclamaban, con buen ojo publicitario, el lema «C.C.C.» que guiaba sus acciones: Civilización, Cristianismo y Comercio. En realidad las dos primeras C eran sólo una tapadera para colar la última, si es que se puede llamar comercio a la expoliación abusiva de los recursos naturales.

Los corsarios y privateers no cabían en ese nuevo marco beatífico, o mejor dicho, constituían una grasienta mancha que estropeaba todo el cuadro. Esos piratas, bárbaros, descreídos y ladrones, contradecían una por una las tres C y recordaban a propios y extraños la artera complicidad de la Corona inglesa con la más depredadora delincuencia marítima de la historia. Resultaba imprescindible desprestigiar sus hazañas y desvincularlos de la política exterior del Reino Unido. El Gobierno y la prensa británica, así como las mejores plumas a su servicio y la literatura popular, lanzaron una feroz campaña de difamación de los que poco antes eran admirados como heroicos paladines de los mares. Los capitanes y oficiales de la ahora potente Royal Navy tomaron el relevo, actuando con la misma o mayor crueldad pero con más disimulo. Como dijo Daniel Defoe por intermedio de su personaje el capitán Bellamy: «Esos canallas nos denigraron; pero la única diferencia es que ellos roban a los pobres escudándose en la Ley, y nosotros robábamos a los ricos escudándonos en nuestro coraje».

La desaparición por decreto de los corsarios y privateers no significó en modo alguno la extinción de la piratería. Un historiador con sentido de la ironía dejó escrito que el imperio Británico dividía a los seres humanos en dos clases: ingleses e indígenas. Muchos de esos nativos esclavizados en las colonias imperiales de Asia, África o los Mares del Sur, se unían a las tripulaciones piratas que merodeaban por esas aguas, acogidos a las generosas normas de La Hermandad de la Costa. Y algunos de ellos, negros, hindúes, chinos o polinesios, elegidos por sus propios hombres como capitanes, protagonizaron increíbles y valerosas proezas. Los piratas ya no eran sólo europeos, ni asaltaban exclusivamente a los galeones españoles. Naves de todas las banderas que navegaran por cualquier mar podían ser víctimas aleatorias de una piratería indiscriminada, que había recuperado sus orígenes puramente delictivos.



Angliæ magnitudine fere æqualis, ipsa vrbs eleganter ab Hispanis extructa

8

Los grandes corsarios de la edad de oro





Francis Drake: corsario y caballero

Anclada en el puerto de Plymouth, la galera *Golden Hind* oscilaba levemente, dificultando el ascenso de Isabel I y su séquito a bordo. Una vez que el real cortejo se dispuso sobre la cubierta, con la reina al frente, el capitán Francis Drake se hincó a sus pies, haciendo una elegante reverencia. Por un momento sus miradas se encontraron. Ella tenía 48 años y estaba en la cúspide de su celi-be reinado. Él, con diez años menos, era ya el navegante más admirado del Imperio, y entre ambos existía una silenciosa admiración mutua. El capitán bajó la cabeza como signo de sumisión, e Isabel tal vez contuvo un suspiro. Luego, cogió la espada que le ofrecía el marqués de Marchaumont, embajador de Francia, apoyó la hoja sobre el hombro de Drake, y pronunció la fórmula protocolaria que lo armaba como caballero.

Sir Francis Drake se había ganado su título nobiliario con una de las mayores hazañas en la historia de la navegación. Unos años antes, la Reina Virgen había recibido noticia de sus andanzas en el Caribe como tratante de esclavos

Izquierda: Sir Francis Drake, con 38 años, en un óleo del siglo XVIII.

XXI



y pirata temido por las naves españolas de la Carrera de Indias. En 1577 pidió a su ministro Cecil que le presentara al joven navegante. Isabel apreció su buena planta, escuchó el relato de sus aventuras, intuyó su talante ambicioso y audaz y decidió tomarlo a su servicio. Encargó a Drake una secreta excursión en corso a la costa americana del Pacífico, con autorización para atacar todos los barcos españoles que pudiera y saquear los puertos y poblaciones que encontrara en su camino. A la Corona, como era costumbre, le correspondería la mitad del botín total que se obtuviera.

El flamante corsario necesitaba reunir fondos para financiar la expedición, y con ese fin recurrió a un antiguo camarada de armas llamado Thomas Doughty. Militar, aristócrata y estudioso de reconocido prestigio, Doughty era secretario privado de Christopher Hatton, lord canceller y, según rumores, amante de la reina. No obstante, para mantener en secreto la expedición al Pacífico, Drake le dijo que se trataba de un ventajoso viaje comercial a Alejandría. Ambos y un tercer socio llamado John Winter zarparon de Plymouth el 13 de diciembre, con una flota formada por una nave insignia, la *Pelican*, cuatro barcos más de menor tamaño, y un total de 164 hombres. Ya en alta mar, Drake asumió el mando único y comunicó a sus socios el verdadero objetivo de la empresa. A los pocos días de navegación el corsario se encontró con la galera española *Santa María*, de la que se apoderó sin problemas para agregarla a su escuadra. El capitán apresado era Nuño de Silva, buen conocedor de las aguas y costas sudamericanas, cuyos consejos y cartas marítimas serían de gran utilidad durante la travesía. Drake rebautizó la nave como *Mary*, y confió su mando a Thomas Doughty. Días después, éste denunció a Thomas Drake, hermano de Francis, acusándolo de robar unas joyas del botín español en la bodega de la *Mary*. El capitán corsario tomó el mando de la galera capturada, y mandó a Doughty a comandar el *Pelican*. Pero ese intercambio apaciguador no duraría mucho, ya que, poco después, Drake reasumió su puesto en la nave insignia, enviando a su socio a comandar el *Swan*, que era sólo un transporte de provisiones.

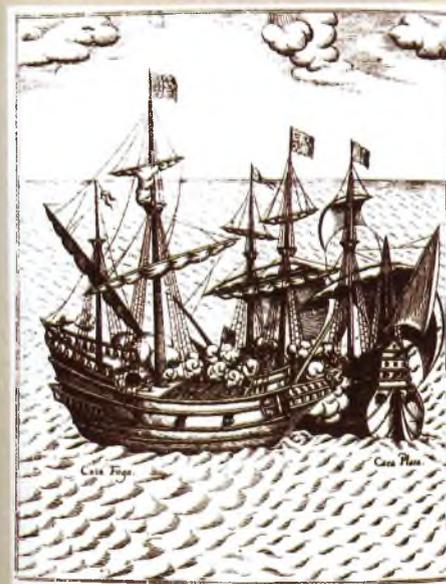
Izquierda: a bordo del *Golden Hind*, la famosa nave de Francis Drake, la reina Isabel I nombra al valiente corsario caballero de la corte.

El cruce del tormentoso Atlántico Sur resultó una verdadera odisea para la expedición corsaria, que en ese trance perdió la goleta *Christopher* y el *Swan*, separado por un temporal. Si bien este último reapareció días después, todas las naves presentaban serios deterioros. La *Mary* mostraba un aspecto tan lamentable, a causa de la podredumbre de su maderamen, que Drake ordenó prenderle fuego, con lo que su flotilla quedó reducida a la mitad. La ojeriza del comandante respecto a Doughty aumentó a medida que avanzaban en su viaje. Aseguraba que su socio había salvado al *Swan* y reencontrado su rumbo con artes de brujería, y que además conspiraba contra el éxito de la operación y contra su propia persona. Doughty intentó defenderse en los corrillos de tripulantes, acusando al capitán de tiránico y delirante. Drake ordenó que fuera apresado y amarrado al palo mayor, sometiéndolo a juicio sumarísimo por traición e incitación al motín. El sumiso jurado de marineros encontró a Doughty culpable, y fue decapitado el 2 de julio de 1578. El comandante corsario sabía que el canciller Hatton no tomaría a bien la ejecución en alta mar de su secretario privado. Decidió entonces halagarlo, cambiando el nombre de su nave *Pelican* por el de *Golden Hind* (Cierva dorada), como homenaje a la figura que coronaba el escudo nobiliario de Christopher Hatton. Las naves buscaron refugio en la bahía de San Julián (en la actual provincia argentina de Santa Cruz), un sitio relativamente protegido donde Drake decidió pasar el helado invierno patagónico.

Cuando despuntó la primavera, el corsario emprendió el cruce del estrecho descubierta por Magallanes, con las tres naves que le quedaban. Al salir al Pacífico un temporal las arrastró hacia el sur, con lo que Francis Drake fue el primer navegante en surcar las aguas antárticas. La tormenta abatió al *Swan* y desarboló en tal forma al *Christopher*, que éste se vio obligado a regresar a Inglaterra. Sólo quedaba el *Golden Hind*, que superada la borrasca puso rumbo hacia el norte. Durante varios meses, Drake se dedicó a saquear los puertos españoles de la costa del Pacífico y a atacar los galeones que hacían la travesía del Perú. Su operación más audaz y afortunada fue el abordaje del gran navío mercante artillado conocido como el *Cagafuego*, por la potencia de sus cañones. En las bodegas de su presa halló un fabuloso tesoro, consistente en un centenar de lingotes de oro, numerosas joyas, 13 cofres llenos de reales de plata, y

26 toneladas de barras del mismo metal. El total del botín obtenido alcanzó a 150.000 libras, una fortuna fabulosa en esa época.

En junio de 1579, Drake desembarcó en Punta Loma, un pequeño cabo situado al norte del límite territorial establecido para España. El corsario trabó buena relación con los nativos, que le ayudaron a reparar su barco y reabastecerse de provisiones. Construyó un puerto que bautizó como Nueva Albión, y tomó posesión del lugar en nombre de la Corona de Inglaterra. Luego de descansar allí unas semanas, reemprendió viaje hacia el norte, en busca de un presunto paso interoceánico. Durante la travesía, Drake y su cartógrafo trazaron cartas bastante detalladas de la costa noroccidental del actual Canadá y de la península de Alaska. Inició una exploración del mar de Bering, que debió abandonar por la inclemencia del clima. Tomó entonces rumbo hacia el sudeste, hasta tocar las islas Molucas, en el archipiélago indonesio. Luego de establecer una cordial relación con el sultán, Drake atravesó el Índico para rodear



Drake ataca al galeón español *Cagafuego* en el océano Pacífico.

el cabo de Buena Esperanza y subir hacia el norte por el Atlántico, con numerosas y provechosas paradas en las costas de África. El *Golden Hind* llegó finalmente a Plymouth el 26 de septiembre de 1580, con 59 tripulantes de los 164 que habían partido, y tras casi tres años de navegación. Francis Drake se consagró así como el primer navegante inglés que había dado la vuelta al mundo en un mismo barco, y el segundo de la historia en cumplir esa hazaña, después de Sebastián Elcano en 1520. Esa fue la razón oficial para que la Reina Virgen lo armara caballero, aunque también pudo pesar su 50 por ciento de los beneficios de la expedición, que por sí solo duplicó todos los ingresos de la Corona en ese año.

Isabel premió además a su admirado corsario designándolo alcalde de Plymouth y miembro del Parlamento por el distrito correspondiente de Bossiney. Pero Francis Drake no había nacido para ocupar poltronas. En 1585, volvió al Caribe, donde saqueó los puertos de Santo Domingo, Cartagena y San Agustín, este último en la península de Florida. Esos ataques colmaron la paciencia de Felipe II, que se dispuso a cortar por lo sano y se propuso invadir Gran Bretaña. El espionaje inglés descubrió las intenciones del rey de España, e Isabel requirió una vez más la ayuda de su corsario. En abril de 1587, Drake partió hacia la península en una incursión preventiva, atacando los importantes puertos de Cádiz y la Coruña. En el mes siguiente, el corsario patrulló la costa entre Lisboa y el cabo San Vicente, interceptando y hundiendo las naves que transportaban provisiones y pertrechos para la flota española. En esas acciones resultaron destruidos alrededor de 40 barcos mercantes y de guerra, lo que obligó a Felipe II a retrasar casi un año sus planes para atacar a Inglaterra.

La reina Isabel sabía que en una batalla naval clásica no tendría chance ante la armada invasora. Ésta ostentaba una abrumadora ventaja, tanto en el número y potencia de las naves, como en la experiencia de sus jefes y tripulantes, curtidos en el Caribe y en Flandes. Necesitaba superar ese handicap, y para ello designó a Francis Drake vicealmirante de la flota inglesa, comandada por lord Howard de Effingham. Cuando la Armada Invencible apareció por fin en el Canal en 1588, el fogueado corsario utilizó estratagemas probadas en sus aventuras. Mientras la escuadra a su mando navegaba por el Canal acechando la



Funeral por el almirante Drake, del pintor Thomas Davidson. Drake murió frente a las tierras de Portobelo, minado por la fiebre, después de varios días de delirio. Los españoles atribuyeron el suceso a la decepción por la derrota en Puerto Rico.

aproximación de las naves invasoras, hizo apagar las farolas nocturnas para pillar desprevenido al galeón *Nuestra Señora del Rosario*, al mando del prestigioso almirante asturiano Pedro de Valdés, que transportaba la paga de los soldados españoles en Flandes. Fue una típica operación pirata, al cambiar de táctica para obtener un buen botín. Si bien no afectaba directamente a la armada española, birlaba la soldada de sus combatientes en otro frente, aparte del golpe psicológico que significaba el haber apresado a Valdés, que era el comandante de la escuadra de Andalucía en la Armada Invencible.

Se ha dicho ya que fueron varios los factores adversos que debilitaron a la poderosa flota española, favoreciendo su derrota. Pero no por eso se debe minimizar la valerosa resistencia de la marina inglesa, ni los ingeniosos recursos piráticos utilizados por Francis Drake. Por ejemplo, cuando en la noche del 29 de julio lanzó barcazas llenas de brea ardiente, para incendiar los grandes y pesados navíos españoles. Los capitanes rompieron la formación de combate y

huyeron a mar abierto por el paso de Calais. Al año siguiente Drake y el almirante John Norreys recibieron orden de completar la faena, buscando y destruyendo las naves españolas que quedaran. Ambos marinos destruyeron algunos barcos en la bahía de La Coruña, operación que les llevó demasiado tiempo y Drake debió abandonar la empresa para dirigirse a atacar Lisboa.

Ya en su cincuentena, sir Francis Drake realizó una última y frustrada incursión en el Caribe. Tras una serie de fracasos, en 1595 intentó atacar San Juan de Puerto Rico, pero fue rechazado por los defensores. Un cañonazo lanzado desde el fuerte de El Morro atravesó su cabina de mando, pero milagrosamente resultó ileso. No obstante la suerte no lo acompañó por mucho tiempo. El gran corsario y caballero inglés murió de disentería en 1596, a los 56 años, mientras su barco estaba anclado frente a Portobelo. Sus restos fueron arrojados al mar.



El invencible Henry Morgan

El otro personaje arquetípico del pirata de la edad de oro, Henry Morgan, fue en cierta forma la contrafigura del caballeresco Francis Drake. Temperamental, despiadado, artero, y conflictivo, aficionado a juergas y alcohólico obsesivo, Morgan no respetaba otra autoridad que la suya propia. Sin embargo su mente se iluminaba cuando planeaba un ataque, y su cuerpo rechoncho mostraba una agilidad y vigor sorprendentes en el combate. Tanto que nunca fue vencido y murió en la cama, ostentando un alto cargo político.

Henry Morgan había nacido alrededor de 1635 en la población galesa de Llanrhymny, como hijo primogénito de Robert Morgan, señor de Glamorgan. Atraído por las maravillas del Caribe que contaba su tío y suegro Edward, que había sido teniente de gobernador de Jamaica, atravesó el océano para ponerse al servicio del nuevo gobernador de la isla, sir Thomas Modyfort. En 1665, éste envió una expedición al mando del veterano corsario Edward Mansfield para saquear las islas de Providencia y Santa Catalina. Morgan



Henry Morgan y su cuadrilla de filibusteros atacan la ciudad venezolana de Maracaibo. Grabado de 1754.

comandaba una de las naves y, cuando Mansfield fue apresado y muerto por los españoles, los piratas lo eligieron como su nuevo jefe. Dos años más tarde, el gobernador Modyford le encomendó atacar los puertos hispanos del Caribe, para coger prisioneros y arrancarles información sobre un presunto ataque a Jamaica. Con una escuadra corsaria de diez barcos y 500 hombres, Morgan asaltó y saqueó algunas poblaciones de la isla La Hispaniola (la actual La Española, ocupada por Haití y República Dominicana), para luego encarar con nueve bajeles la arriesgada incursión sobre el puerto panameño de Portobelo que se ha narrado en el capítulo anterior, con la que Morgan había violado

abiertamente el tratado de paz entre Inglaterra y España. Sin embargo en Port Royal, la capital jamaicana, el gobernador Modyford no se dio por enterado y, en Londres, el Almirantazgo hizo oídos sordos a las enérgicas protestas enviadas desde Madrid. Quizá la diplomacia británica pensaba que la guerra con España estallaría de todos modos, y el invencible Morgan era una pieza fundamental para debilitar las fuerzas hispanas en el Caribe. Lo cierto es que los capitanes y tripulantes de la célebre expedición, con su comandante a la cabeza, pudieron celebrar su proeza con grandes orgías étlicas en las tabernas de Port Royal. Apenas descansados los cuerpos y disipados los vapores del alcohol, recibieron un nuevo encargo del gobernador Modyfort. Esta vez se trataba de sembrar el temor entre los españoles, amenazando sus puertos y persiguiendo



sus naves, sin llegar a operaciones ofensivas. Morgan no perdió tiempo en saltarse esa advertencia, saqueando las costas de Cuba. Luego atacó el puerto venezolano de Maracaibo, sobre el estrecho que da paso al lago de ese nombre. Los habitantes habían vaciado la ciudad ante el aviso de su avance, refugiándose en el interior. El despiadado corsario se dedicó entonces a apresar y torturar a los residentes de las orillas del lago para obligarles a revelar dónde habían ocultado sus riquezas. Al regresar a Maracaibo, encontró tres naves mercantes españolas en el paso que daba entrada al Caribe: la *Magdalena*, el *San Luis* y la *Soledad*. Morgan hundió a cañonazos la primera, y se apropió fácilmente del segundo. Cuando iba a por la *Soledad*, su capitán prefirió quemarla antes de que lo hicieran los piratas.

Los estropicios causados por el corsario de Jamaica habían alertado a la flota de guerra española, y Morgan necesitaba escapar cuanto antes de una muy posible encerrona. Para ello, debía pasar frente al fuerte que guardaba la estrecha salida al mar abierto, evitando el fuego de sus cañones. Y una vez más tuvo que recurrir a una de sus ingeniosas estratagemas. Cogió un puñado de hombres para fingir un ataque por tierra, al estilo de su posterior hazaña de Panamá. El comandante del fuerte hizo girar los pesados cañones que apuntaban al estrecho, dirigiéndolos en sentido contrario. Entonces Morgan y sus piratas corrieron a embarcar nuevamente, y sus naves pasaron ante el fuerte en las narices de sus impotentes defensores.

De regreso en Port Royal, Thomas Modyford reprendió seriamente a Morgan por su desobediencia y sus excesos, aunque quizá reprimiendo una media sonrisa cómplice por el chasco que se había llevado el capitán del fuerte español. Lo cierto es que no puso ningún castigo al indisciplinado corsario, porque le era más imprescindible que nunca. Los españoles habían comenzado a responder a la piratería inglesa con la misma moneda, atrapando algunos barcos y amenazando varios puertos. Entonces, el gobernador nombró a Henry Morgan comandante en jefe de todas las naves de guerra con base en Jamaica, con la misión de atacar a los barcos españoles que encontrara y destruir las

Izquierda: Morgan y sus hombres saquean la ciudad española de Panamá en el año 1670, violando el acuerdo de no agresión entre la corona española e inglesa. Grabado de 1780.

defensas y arsenales en tierra. El impetuoso corsario volvió a tomar la isla de Santa Catalina el día 15 de diciembre de 1670, y en la semana siguiente ocupó la fortaleza que defendía la desembocadura del río Chagres. Luego, comenzó a cruzar el istmo por esa zona pantanosa y selvática, con el propósito de atacar Panamá.

La astuta y sangrienta toma de Panamá (*ver cap. 7*) fue sin duda la más importante y exitosa operación corsaria en toda la edad de oro, y Morgan obtuvo uno de los más ricos botines en la historia de la piratería. Pero su aventura había traspasado con creces las órdenes del gobernador de Jamaica, lo que, sumado a los crueles e innecesarios excesos cometidos, puso en serio riesgo la paz que todavía existía formalmente entre Inglaterra y España. En esta ocasión, Modyford no pudo ignorar la orden de arrestar a su corsario y enviarlo detenido a Londres. Allí, fue sometido a juicio, pero nuevamente utilizó su inagotable ingenio para probar que desconocía el tratado de paz. Rehabilitado con todos los honores, el rey Carlos II le concedió el título de sir, y en 1675 regresó a Jamaica para ocupar el cargo de teniente de gobernador.

En el interin, Thomas Modyford había sido acusado de corrupción, destituido y sentenciado a prisión. Por entonces se hallaba encerrado en la Torre de Londres,* por lo que Morgan se desempeñó como gobernador en funciones. Con su típico estilo personalista, se dedicó a debilitar el poder del Consejo de Jamaica, un órgano prácticamente autónomo que ostentaba la máxima autoridad en la isla. El consejero Thomas Lynch, viejo adversario político de Morgan, intrigó ante el rey hasta lograr que éste lo designara a él gobernador. Aunque al principio el veterano corsario mantuvo su puesto subalterno, aquella afrenta lo inclinó cada vez más a la bebida y a las orgías tabernarias, mientras su obesidad aumentaba sin parar.

En 1683, Lynch logró que el Consejo de Jamaica destituyera a Henry Morgan, acusándolo de vida disipada e incapacidad mental y física para ejercer su cargo. Pero el intrigante mandatario murió al año siguiente, y la situación de Morgan quedó en suspenso, hasta que, en 1688, el nuevo gobernador, Christopher

* Tras cumplir dos años de condena, el caso de Modyford fue sobreesido y éste fue liberado. Después, regresó a sus plantaciones de cacao en Jamaica, donde falleció en 1679.

Monck, consiguió que el Consejo de Jamaica lo repusiera en su cargo. Pero fue sólo una rehabilitación simbólica, porque la salud del corsario invencible se había debilitado ya muy seriamente. Asediado por la hidropesía, la tuberculosis y una más que probable cirrosis alcohólica, falleció el 25 de agosto de aquel mismo año. Fue enterrado en el cementerio de Palisades, que se hundió en el mar durante el terrible terremoto de 1692. Con lo que los huesos del gran Henry Morgan acabaron, como era su destino, en el fondo del Caribe.



Bartholomew Roberts, el pirata puritano

De familia aristocrática y opulenta, Bartholomew Roberts fue uno de los escasos capitanes piratas que no se emborrachaba jamás, no frecuentaba prostíbulos y nunca apostaba en juegos de cartas o de azar. Obligaba a sus tripulantes a cumplir esos mismos principios, al tiempo que los impulsaba a torturar y asesinar sin piedad a los hombres y mujeres que capturaban. Su faceta puritana respondía a un ascetismo extremo, mientras que su lado oscuro y feroz era en realidad una estrategia de terror que facilitó su fulgurante y exitosa carrera en el mar.

Roberts era galés, al igual que Henry Morgan, y nació en 1682 en Pembrokeshire, poco antes de la muerte de su célebre paisano. Sus padres lo bautizaron como John, nombre que él cambiaría por el más sonoro y menos común de Bartholomew. Según su propia leyenda, se había iniciado en el mar con sólo 13 años, como grumete de un barco mercante. Lo cierto es que su nombre aparece documentado por primera vez en 1718, en el rol de una goleta de Barbados. Al año siguiente, Roberts era tercer oficial del barco negrero *Princess of London*, anclado en el puerto africano de Anamaboa (en la actual Ghana). Allí fue capturado por dos naves piratas al mando del capitán Howell Davis, y los oficiales y tripulantes fueron obligados a unirse a los piratas. Al principio, Roberts se resistió a ser enrolado a la fuerza, pero en unos días se lo



pensó mejor: su salario en la marina era de tres libras por mes, sin opción a ascender a capitán; mientras que cualquier participación en un botín pirata multiplicaría fácilmente esa cifra.

Para fortuna de Roberts, Howell Davis también era galés. En poco tiempo, el pirata novato se ganó la confianza de su capitán, que comenzó a consultar sus planes con él, hablando en galés para evitar ser entendido por los demás. Pero aunque no comprendiera sus diálogos, la tripulación pudo advertir la complicidad que había entre ambos. Por otra parte Roberts era realmente un buen marino, con una personalidad activa y cordial, que pronto obtuvo la admiración de todos. Una de las naves debió ser abandonada con el maderamen comido por las termitas, y sólo siguió en activo la goleta *Royal James*. Davis la enfiló hacia la isla Príncipe, frente a la costa de Guinea.

Para burlar a los portugueses y poder entrar en la bahía, el *Royal James* izó las enseñas de la marina de guerra inglesa. El jefe pirata decidió aprovecharse de aquel engaño invitando al gobernador a una comida a bordo, para apresarlo y pedir un buen rescate. El otro aceptó, y Davis fue a buscarlo al puerto en una chalupa, acompañado por algunos de sus hombres. El mandatario lo recibió amigablemente, y le propuso tomar un aperitivo en el fuerte antes de partir. En el camino hacia el fuerte la partida de piratas cayó en una emboscada y Howell Davis resultó muerto por los disparos. El engañado resultó ser él, ya que los portugueses habían advertido su juego desde el comienzo.

Ante esa situación, Bartholomew Roberts ordenó levar anclas y escapar a todo trapo. Los alelados marineros le obedecieron sin hacer preguntas y, de hecho, Roberts se convirtió en el capitán del *Royal James*. Una vez en alta mar, la tripulación votó para formalizar su elección. Alguien registró para la posteridad la respuesta de Roberts: «Acepto agradecido este honor, ya que si voy a manchar mis manos con sangre, es mejor hacerlo como comandante que como simple marinero». Hacía sólo seis semanas que se había iniciado como pirata. El primer acto de Roberts como capitán fue regresar a la isla Príncipe para vengar el asesinato de Howell Davis. Desembarcó con su gente en medio de la

Izquierda: Bartholomew Roberts (1682-1722), cuyo verdadero nombre era John Roberts, alias Barbanegra. Grabado de 1725.



Motivos que ondeaban en las banderas de la embarcación de Black Bart.

noche, mataron a buena parte de la población masculina y cargaron con todos los objetos de valor que pudieron encontrar. Luego Roberts decidió cruzar el Atlántico con rumbo a Brasil, para seguir incordiando a los portugueses. Y, por cierto, tuvo una gran oportunidad. En la bahía de Todos los Santos encontró anclado un convoy de 42 barcos de transporte, esperando a los navíos de guerra que debían escoltarlos hasta Lisboa. Roberts abordó el primer barco que tuvo a mano y exigió al capitán que le revelara cuál de las naves cargaba más riquezas. El hombre señaló un gran galeón de 40 cañones, con una tripulación de casi 200 hombres. A Roberts no le tembló la mano y se lanzó al abordaje a la cabeza de sus piratas. El combate fue cruento pero valió la pena, ya que finalmente tomaron la nave portuguesa. En su bodega hallaron un botín de 40.000 monedas de oro y numerosas joyas. Entre éstas un gran crucifijo de diamantes destinado al rey de Portugal, que por sí solo valía una fortuna.

La carrera de Bartholomew Roberts continuó con una serie de victoriosos asaltos, pasando de una costa a otra del océano. Su crueldad y su aspecto elegante le ganaron el apodo de *Black Bart* (que juega con el apócope de su nombre y el del título nobiliario de *baronet*). Su bandera negra mostraba en blanco una silueta suya, erguida sobre dos calaveras con dos tibias cruzadas. Roberts, al que un historiador calificó como «rápido y salvaje», utilizaba en su favor una calculada estrategia del terror. Si una de sus presas le había ofrecido

resistencia, degollaba a todos los tripulantes y al pasaje si lo había, incluyendo mujeres y ancianos (solía conservar a los niños, para venderlos como esclavos en los mercados africanos). Su fama de asesino despiadado llevaba a los capitanes atacados a rendirse sin ofrecer resistencia, a cambio de salvar su vida y la de las de sus marineros y pasajeros. Black Bart cumplía el trato escrupulosamente y se llevaba el botín de la nave. O, si decidía apropiarse de ella, desembarcaba a los prisioneros en alguna isla o costa solitaria.

El pirata puritano no ponía límites a sus incursiones. Un día podía atacar un convoy mercante frente a las costas de Surinam, y otro saquear un puerto en las Antillas. En junio de 1720 llegó incluso hasta Terranova, en el extremo norte del actual Canadá, entrando con sus temidas banderas desplegadas en la gran bahía de Trepassey. Presas del pánico, los capitanes y tripulantes abandonaron los 22 barcos anclados, huyendo hacia el interior. Roberts y sus piratas no sólo arramblaron con la carga de las bodegas, sino que se adueñaron de la ciudad casi desierta sin encontrar oposición. Poco después, Black Bart capturó una flotilla de naves francesas, entre ellas un navío de 26 cañones. Lo convirtió en su nave capitana, rebautizado como *Royal Fortune*, y puso rumbo al sur al mando de lo que ya era una importante flota. En una afortunada expedición por las Antillas y el Caribe, atacó numerosas naves francesas e inglesas, cuyos capitanes se rendían al divisar los barcos de Roberts que avanzaban con las enseñas piratas ondeando amenazantes.

Aunque en los puertos y tabernas marineras ya se le llamaba «Black Bart el afortunado», Bartholomew Roberts encontró la horma de sus botas en el invierno de 1722. El Gobierno británico estaba ya harto del pirata inglés que atacaba y saqueaba en los mares a sus compatriotas. El almirantazgo designó como gobernador de sus colonias en América al veterano corsario Wood Rogers, con especial encargo de acabar con las tropelías de Roberts, que estaba aprovechando el paréntesis invernal para reparar las naves antes de volver a sus andanzas. Rogers envió en su busca una escuadra encabezada por las fragatas de 50 cañones *Swallow* y *Weymouth*, que encontraron a las naves piratas ancladas en las Bahamas. Black Bart consiguió escapar por los pelos, y se inició una persecución a lo largo de las aguas del Caribe. El pirata logró distanciarse de su adversario, y ordenó poner rumbo a África cruzando el Atlántico. Convencido de



La embarcación de Black Bart, el *Royal Fortune*, encallada en los bancos de arena, sucumbe ante el fuego del *Swallow*, comandado por Chaloner Ogle.

haber despistado a Rogers con esa estratagema, Black Bart decidió carenar sus naves en la ensenada del cabo López, en la costa de Gabón. En eso estaban cuando divisaron al *Swallow* que maniobraba para esquivar un banco de arena. Tomándolo por un barco mercante, Black Bart ordenó a James Skyrme, capitán del *Ranger*, que lo atacara. El *Swallow* fingió huir hasta que estuvo fuera de la vista y oídos de los otros piratas. Entonces abrió las escotas de sus cañones y se inició un infernal combate de fuego cruzado. Diez hombres de Skyrme resultaron muertos y él mismo perdió una pierna arrancada por un cañonazo. No obstante, no quiso abandonar el puente, y siguió luchando hasta que su nave cayó vencida y sus tripulantes fueron capturados.

El comandante del *Swallow*, Chaloner Ogle, volvió a ocultar sus cañones, arrió las banderas de guerra y emprendió el regreso a cabo López. Los pira-

tas acababan de celebrar la captura de otra nave que pasaba por allí, y tal vez por efecto de la resaca creyeron que se trataba del *Ranger* que volvía triunfador. Pero uno de los marinos prisioneros reconoció al navío inglés, y Black Bart logró escapar en un primer momento buscando salir hacia alta mar. El timonel, que no se había perdido el festejo previo, encalló el *Royal Fortune* en los bancos arenosos. Ogle pudo así usar sus cañones y luego lanzarse al abordaje. En plena pelea, Bartholomew Roberts recibió un balazo en la garganta y su cuerpo cayó al mar. Surgió entonces la leyenda de que se había salvado milagrosamente, y un día volvería a aterrar los mares enarbolando su siniestra bandera.



El tremebundo pirata Barbanegra

Si Bartholomew Roberts utilizaba el terror para amedrentar a sus víctimas, su colega Barbanegra se servía del espanto. Saltaba al abordaje con sus dos metros de estatura, bramando como una bestia salvaje, llevando mechass de cáñamo encendidas atadas a la negra cabellera y entre los rizos de la barba, al tiempo que disparaba sus pistolones con ambas manos. Tan fiero aspecto acoquinaba a sus adversarios, que a menudo de rendían con sólo verlo aparecer. La terrible pinta de Barbanegra tenía mucho de disfraz teatral, y sus gestos exagerados eran una premeditada interpretación del papel de villano desalmado. En realidad no era más cruel que cualquiera de sus colegas de esa época, cuya maldad se les suponía por oficio.

El hombre llamado Barbanegra por los españoles y *Blackbeard* por los ingleses decía que su nombre era Edward Teach, y que había nacido en 1690. No existe registro alguno de ambos datos, por lo que la historia lo conoce por su temible apodo, citado en numerosas fuentes documentales. Barbanegra inició su carrera de marino en 1713, junto a un capitán *privateer* que tenía su base en Jamaica. Bajo patente otorgada por Ana de Inglaterra, esa nave colaboraba con la Royal Navy atacando los barcos de España y Francia durante la guerra de

sucesión española (1701-1714). Al terminar la contienda el joven Teach, con la experiencia adquirida en esos combates, se unió a una feroz pandilla de piratas en el Caribe. No tardó en apoderarse de un barco para sí, al que reforzó el casco y añadió más cañones. Reunió una tripulación de 250 hombres, y se lanzó a piratear por su cuenta con la ilusión de hacerse rico y famoso. Poco después había incautado otros tres barcos y aumentado sus fuerzas a 400 combativos piratas.

En sólo 18 meses, Barbanegra asoló las aguas del Caribe y el Atlántico desde Honduras hasta Virginia, sin que los españoles ni los ingleses logran atraparlo. Se estima que en ese lapso capturó más de veinte barcos mercantes, para terminar su periplo en el cordón de islas llamadas Outer Banks (Bancos exteriores). Ese pequeño archipiélago pertenecía a la colonia británica de Carolina del Norte, y Barbanegra llegó a un trato con su gobernador. Éste le permitía establecer una base de operaciones en esas islas, y haría la vista gorda ante las acciones de los piratas en las aguas circundantes, a cambio de recibir una parte razonable del botín. El pirata se instaló en un escondido puerto natural en la isla Ocracoke, desde el cual organizaba continuas operaciones por las aguas y costas de los dominios británicos.

Aparte de sus alardes esperpénticos, Barbanegra empleaba una técnica a la vez simple y eficaz. Si su presa no se rendía por las buenas, disparaba un par de cañonazos hacia el puente apuntando al piloto. Al perder su timonel, la nave quedaba a la deriva y los piratas podían abordarla y atacar a los tripulantes mientras intentaban dominar el rumbo. Entonces saqueaban la bodega y recorrían los camarotes en busca de dinero y objetos de valor de los aterrados pasajeros. Eran escasas las veces en que tropezaban con esos ricos botines de oro y piedras preciosas que describen las leyendas del Caribe. La carga habitual consistía en cereales a granel, barriles de ron, municiones, melaza, telas o ropas confeccionadas y herramientas varias. El oro, si lo había, consistía en algunas monedas y joyas pertenecientes al pasaje. Se cuenta que, en una ocasión, Barbanegra le cortó el dedo de un sablazo a un pasajero que se negaba a quitarse su anillo de oro, lo que



Derecha: retrato de Edward Teach (1680-1718), conocido sobre todo como Barbanegra. Grabado de 1714.

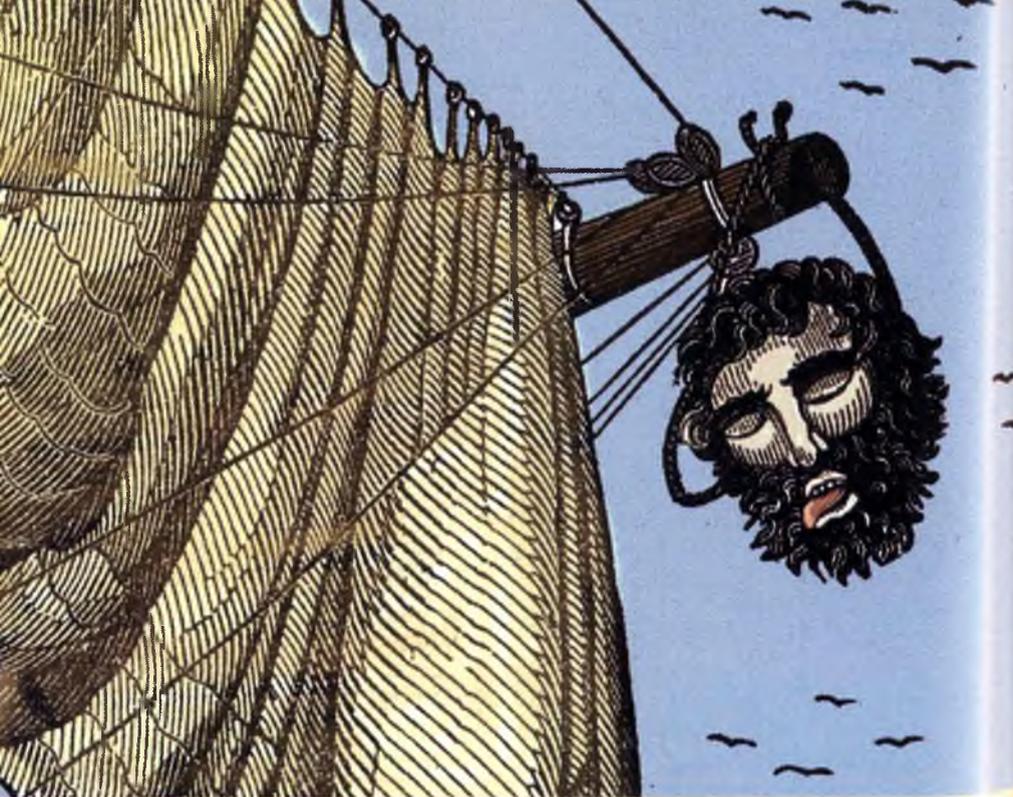
muestra lo desesperado que estaba por reunir un botín razonable. Tan es así, que el pirata se consideraba afortunado cuando el barco apresado guardaba algunos sacos de especias en sus bodegas o cuando viajaba algún personaje por el que se pudiera pedir rescate. No obstante, corría por el Caribe el rumor de que Barbanegra guardaba oculto un fabuloso tesoro.

Cuanto más crecía su siniestra fama en el Caribe y las Antillas, donde su apodo era ya sinónimo de impiedad, más se dejaba Edward Teach crecer la barba, y más maldiciones, muecas grotescas y fuegos de artificio añadía a su número de asesino sin entrañas. La táctica de despanzurrar timoneles comenzó a caer en desuso, ya que los capitanes rendían las naves con sólo divisar su terrible bandera. No obstante, Barbanegra no se privaba de ofrecer su *one man show* al saltar la borda, por si quedaba alguna duda sobre su ferocidad. Como se ha dicho antes, los barcos que asaltaba transportaban a veces cargas valiosas, pero la mayor parte traía mercancías y artículos ingleses para las colonias. A los aduaneros de Carolina del Norte les resultó fácil registrar a Edward Teach como «importador», pasando legalmente sus rapiñas y disimulando cuando incluían dinero o joyas valiosas.

El gobernador de Virginia, Alexander Spotswood, no era tan corrupto como su colega del sur, y estaba harto de que su colonia fuera víctima principal de los desmanes de Barbanegra. En el otoño de 1718 armó dos bergantines al mando del teniente de la Royal Navy Robert Maynard, con orden de atacar la base pirata de Ocracoke. Al reconocer las enseñas de la armada inglesa, los piratas se dispusieron a huir en desbandada. Pero Barbanegra sacó su nave capitana fuera del puerto y esperó tranquilamente a que se acercaran los bergantines de Su Majestad. Sus hombres se aprestaron temerosos para una batalla que consideraban perdida de antemano. Los artilleros temblaban en sus puestos, y los otros sudaban cargando sus pistolas. Uno de ellos preguntó al capitán si alguien conocía el sitio donde había escondido su famoso cofre del tesoro. Barbanegra le respondió riendo: «Eso sólo lo sabemos el Diablo y yo, y se lo llevará el que viva más tiempo de los dos». Cuando el adversario estuvo a tiro, Barbanegra cogió personalmente el timón y viró su barco en dirección a la orilla. Parecía que iba a encallarse en los bancos de arena, pero hizo una hábil maniobra y entró en un canal oculto a la vista de sus perseguido-

res. El primer bergantín, que lo perseguía a todo trapo, se estrelló contra una sólida punta arenosa. El segundo, comandado por Maynard, quedó asimismo atrapado en los fondos arenosos. La nave pirata retrocedió hacia la salida del canal y la emprendió a cañonazos, desarbolando los mástiles y barriendo la cubierta de ambos bergantines. Barbanegra y sus hombres prorrumpieron en gritos de victoria y no faltó quien destapara unas botellas de ron. Sin embargo ese festejo resultaría prematuro. Maynard y sus marineros, que habían alcanzado a refugiarse en la bodega, salieron sin ser vistos y arrojaron todas las provisiones y toneles de agua para quitar lastre. La embarcación varada se desprendió de la arena y flotó hacia el barco pirata. El teniente Maynard y sus hombres se ocultaron en el castillo de popa y debajo del puente, armados hasta los dientes. Barbanegra, por precaución, ordenó arrojar varias granadas sobre la nave que creía deshabitada. Luego los piratas la abordaron, para rematar algún posible sobreviviente y buscar algo que pillar. Entonces aparecieron sus adversarios, tomándolos por sorpresa. Se trabó una encarnizada lucha cuerpo a cuerpo, en la que de pronto Barbanegra y Maynard se encontraron frente a frente.

El duelo comenzó con un intercambio de pistoletazos, en el que Barbanegra erró el tiro y Maynard acertó. Pese a estar herido en el vientre el pirata siguió peleando hasta propinar un fuerte golpe con la espada sobre la de su adversario, que quedó partida en dos. Desarmado, Maynard retrocedió sabiendo que era inútil pedir clemencia. Por un momento se miraron a los ojos; luego, Barbanegra se dispuso a asestar la estocada mortal. Entonces apareció por detrás de él uno de los marineros ingleses, que, cogiéndolo por la espalda, le cercenó la garganta. La cabeza del pirata fue colgada como escarnio y ejemplo en la proa del barco de Maynard. Y dice la leyenda que el Diablo se llevó al infierno el famoso tesoro.



La cabeza de Barbanegra suspendida del mástil del navío del capitán Maynard.
Grabado extraído del libro *The Pirates' Own Book*, 1837.

La extraña aventura del Capitán Kidd

William Kidd, conocido como «Capitán Kidd», fue un pirata atípico por dos razones. La primera es que el principal teatro de sus operaciones no fue el Caribe, sino el océano Índico. La segunda es que quizá no fue realmente un pirata en su sentido estricto. O al menos su condición de pirata fue puesta en duda en un sonado juicio celebrado en Londres en 1670, y aún es tema de controversia entre los historiadores.

Nacido en Greenock (Escocia), en 1645, William Kidd se hizo a la mar siendo muy joven, y pronto recaló en las aguas del Caribe. Durante varios años actuó como tripulante en diversas naves corsarias, obteniendo fama de buen marino y recio combatiente. En 1689, ya al mando de su propia nave, la *Antegoa*, actuó como *privateer* contra los piratas franceses que atacaban las colonias británicas. Necesitado de fondos para financiar nuevas incursiones, se instaló en la ciudad de Nueva York, por entonces un activo centro de negocios relacionados con la piratería. Allí contrajo matrimonio con Sarah Oort, una acaudalada viuda inglesa que ya había enterrado dos maridos. Por intermedio de ella William Kidd conoció a personas importantes, entre ellos el gobernador Benjamín Fletcher, conocido por sus beneficiosos tratos con piratas, o el emprendedor comisionista Robert Livingston, asesor de inversiones en operaciones corsarias. Livingston no tenía dinero, pero sí una gran astucia para conseguirlo. Cuando en 1695 estaba en trato con Fletcher para que financiara al Capitán Kidd a cambio de un buen porcentaje sobre el eventual botín, el gobernador fue acusado de corrupción y destituido. Livingston averiguó rápidamente que el sucesor sería Richard Coote, conde de Bellmont, y propuso a Kidd que viajaran a entrevistarse con él en Londres, ganando de mano a otros comisionistas neoyorquinos. Coote vio enseguida el negocio y reunió un grupo de importantes aristócratas y cortesanos, dispuestos a financiar la expedición del Capitán Kidd. La pandilla reunida por el conde de Bellmont se llevaría el 60 por ciento de los beneficios, el pirata y su promotor un 15 por ciento, la Corona el 10 por ciento restante... y todo sería por el bien del imperio Británico.

El soberano firmó la correspondiente patente de corso, y el primer encargo para el Capitán Kidd fue capturar a los piratas franceses que atacaban a mercantes ingleses en el mar Rojo. El corsario zarpó de Londres en abril de 1696, al mando del *Adventure Galley*, una galera de 300 toneladas, tres palos y 18 cañones. Su primer destino fue Nueva York, donde artilló mejor la nave y repescó a varios viejos camaradas de su confianza. En el mes de agosto, ya bien pertrechado para el combate, emprendió el cumplimiento de su misión. Llegar al mar Rojo suponía cruzar nuevamente el océano, dar la vuelta a África por el cabo de Buena Esperanza, y ascender por el Índico. A media-

dos de diciembre el *Adventure Galley* penetró en un denso banco de niebla en el sur del Atlántico. Cuando se fue disipando la bruma, advirtieron que navegaban en medio de una escuadra de la Royal Navy. Los barcos de guerra les indicaron por señas que necesitaban tripulantes para reemplazar a los que habían muerto a causa del escorbuto. En esa época, toda embarcación de bandera británica estaba obligada a ceder la mitad de su tripulación a las unidades de la Armada si éstas lo solicitaban. William Kidd sabía que si atendía aquel pedido no podría proseguir su excursión corsaria. El problema era que el mar estaba en absoluta calma, y no podía huir desplegando sus velas.

Ordenó entonces impulsar la nave con sus 46 remos, y la fue alejando lentamente de la escuadra ante el estupor de los capitanes británicos. Éstos no se atrevieron a disparar sobre un barco de su propia bandera, pero la extraña conducta de la *Adventure Galley* despertó sus recelos. Decidieron esperarla en el puerto de Ciudad del Cabo, perteneciente a los Países Bajos, y más concretamente a la Compañía Holandesa de las Indias Orientales. Al doblar el cabo de Buena Esperanza, Kidd advirtió ese bloqueo y siguió de largo. Fue entonces su gente la que sufrió



El capitán William Kidd en su navío, el *Adventure Galley*. Ilustración de Howard Pyle, 1887.

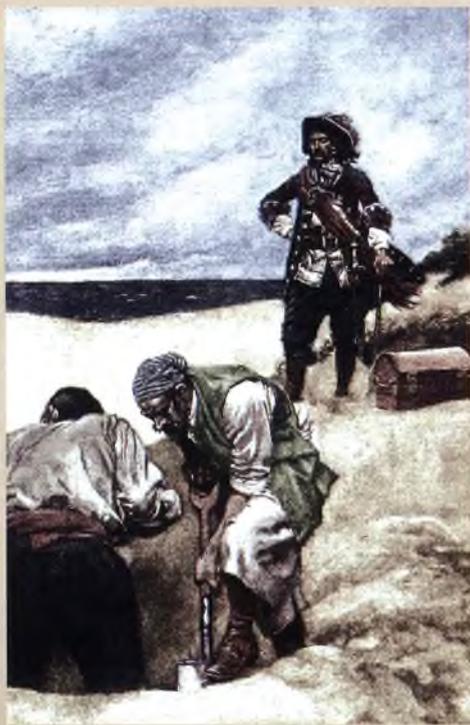
una epidemia de escorbuto, agravada por la escasez de agua y provisiones. El corsario sospechaba que los marinos de la Royal Navy habían hecho correr por la costa africana que el *Adventure Galley* era un barco pirata, y pese a su desesperada situación realizó una travesía de 2.000 millas hasta Madagascara, seguro refugio para los piratas de todo el Océano Índico. Kidd y lo que quedaba de su tripulación llegaron a ese puerto, en los huesos y extenuados, a finales de enero de 1697.

Una vez recuperada su salud y renovada su tripulación, el Capitán Kidd retomó la postergada incursión en el mar Rojo, en el que capturó varios piratas franceses y un barco que llevaba a ricos musulmanes hacia La Meca. Pero ni los franceses guardaban grandes botines, ni los peregrinos llevaban más dinero que el imprescindible, y por supuesto no ostentaban joyas en un viaje con fines expiatorios. El corsario aún esperaba encontrar el gran tesoro que lo enriqueciera de por vida, pero también sabía que ya era buscado por la Royal Navy bajo la acusación de haberse dedicado por su cuenta a la piratería. Un día tropezaron con un solitario mercante holandés, que navegaba lentamente y sin custodia, como ofreciéndose al abordaje. Kidd receló que pudiera tratarse de un cebo de la Armada inglesa, y ordenó desviar el rumbo. Pero el temperamental maestro artillero William Moore insistió en atacar, tachándolo de cobarde. Sobrevino una violenta discusión, a la que Kidd puso fin dándole a Moore un golpe en la cabeza con un pesado cubo de hierro. El hombre murió al día siguiente por fractura de cráneo y su cuerpo fue arrojado al mar. La tripulación tomó buena nota de cómo las gastaba su capitán, y de momento no hubo más rebeldías a bordo de la *Adventure Galley*.

Durante aquel invierno, el barco corsario recorrió inútilmente la costa malabar, en la India, sin encontrar nada que llevarse a la bodega. Kidd ya maldecía su mala suerte, cuando el 30 de enero de 1698, al rodear el extremo sur de la península del Deccán, la *Adventure Galley* divisó un gran navío en la distancia. Se trataba de un enorme galeón de 400 toneladas y 32 cañones denominado *Quedah Merchant*, con tres altos mástiles cuyas velas cuadradas excedían el ancho de la manga, y el casco adornado con arabescos al estilo de las naves moriscas. Su capitán era un inglés apellidado Wright, que navegaba bajo ban-

dera armenia al servicio del Gobierno indio, e indirectamente del colonialismo comercial británico. Pese a su mayor capacidad de fuego, el *Quedah Merchant* se dio a la fuga al ver aproximarse a los piratas. Pero el *Adventure Galley* era más veloz, y consiguió alcanzar a la nave fugitiva por la popa, para evitar sus cañones de banda. El abordaje fue rápido y eficaz, ya que Wright rindió su nave casi sin resistirse. Según se cuenta, llevaba en su cabina varios cofres de monedas de oro, y en la bodega había un rico cargamento de sedas chinas, muselinas, opio, azúcar, sacos de pimienta y de otras especies. El Capitán Kidd puso a buen recaudo los cofres con el oro y vendió el resto de las mercancías robadas en los puertos de la región, obteniendo un beneficio que se estima en

unas 7.000 libras. El casco y el maderamen del *Adventure Galley* mostraban graves signos de deterioro, por lo que el corsario decidió abandonarlo y pasarse al *Quedah Merchant*, al que rebautizó como *Adventure Prize* (Premio a la Aventura). Pero el galeón capturado no era un simple barco mercante. Perteneía a Muklis Khan, un importante personaje con gran influencia en toda la región, y clave de muchos negocios de La Compañía de las Indias Orientales. Al enterarse de la captura del *Quedah Merchant* por un corsario inglés, Muklis



El capitán William Kidd ordena enterrar su tesoro. Ilustración realizada para una edición de *La isla del tesoro*, de R. L. Stevenson



El cofre del hombre muerto



En un recodo del río Connecticut cerca de Northfield (Massachussets), hay una isla llamada Clarke, también conocida como la isla de Kidd. Ese nombre responde una leyenda acuñada a lo largo de más de tres siglos sobre el fabuloso tesoro del Capitán Kidd. La historia, sea cierta o no, inspiró a

Robert L. Stevenson para escribir *La isla del tesoro*, y se refleja en la tradición pirata que alude al «cofre del hombre muerto». Según se sabe, entre su petición de clemencia al rey y su arresto en Boston, Kidd mantuvo una estancia de varias semanas en la costa este de las colonias americanas. Tuvo así tiempo de sobra para remontar el Connecticut y, según se cuenta en la isla de Clarke, enterrar en ella un gran cofre con el riquísimo botín reunido en sus correrías. La versión más escalofriante asegura que se hizo un sorteo entre los piratas, para escoger a uno que debía morir. Su cuerpo fue colocado sobre el cofre antes de tapar el agujero, de forma que si alguien lo excavaba encontraría primero al muerto, y volvería a cubrirlo creyendo que se trataba de una sepultura. Se dice que, aun sabiendo el lugar, para encontrar el punto exacto son necesarios tres hombres en una noche de plenilunio. Deben colocarse en triángulo a medianoche, exactamente debajo de la Luna, y comenzar a cavar. Siempre en silencio, porque cualquier palabra podría romper el hechizo.

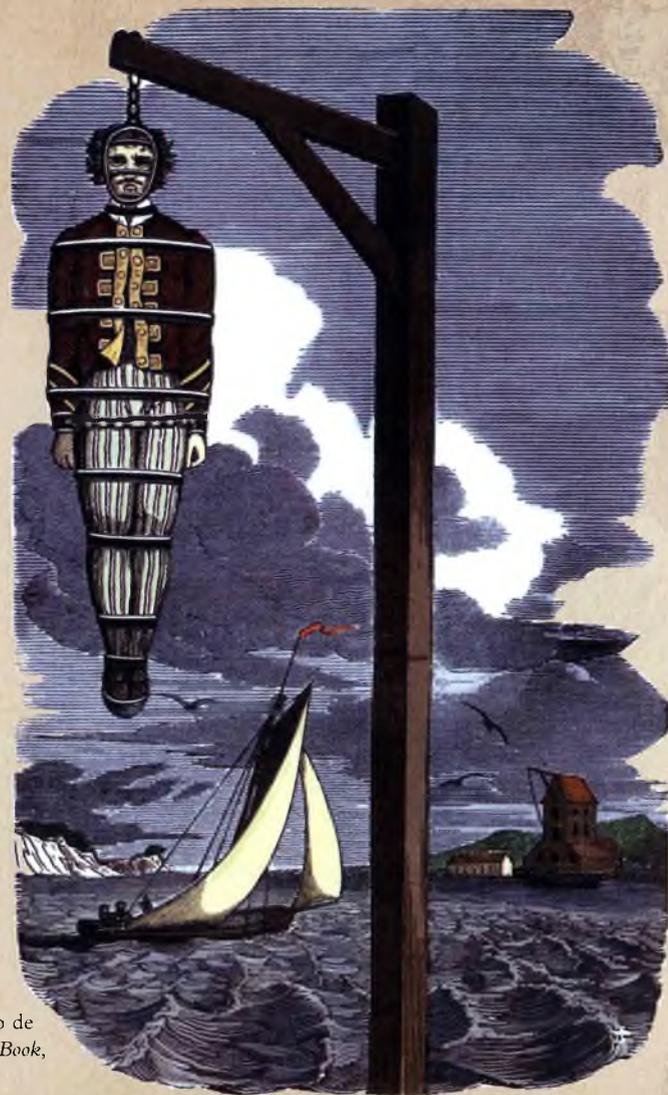
La isla de Clarke no es el único sitio que se supone escenario de esa historia, ya que en esa región norteamericana abundan localidades que se atribuyen el mismo privilegio. Son también muchos los ilusos que han intentado hallar el cofre del tesoro, pero hasta hoy ni siquiera han encontrado al muerto.

exigió a la compañía que le restituyera el valor del barco y su cargamento. Kidd se había metido en un buen lío, que afectaba a las relaciones extranjeras y el comercio internacional del imperio Británico. Las autoridades de Londres dieron orden de buscarlo y arrestarlo donde se encontrara, bajo acusación de piratería y violación del contrato de corso otorgado por la Corona. Sus hombres

se sentían atemorizados y comenzaron a manifestar signos de rebeldía. Kidd resolvió regresar al Caribe en busca de refugio, a bordo del *Adventure Prize*. Su condición de pirata fugitivo se había extendido ya por las costas americanas, y resultaba arriesgado acercarse a cualquier puerto de la región. En abril de 1699 ancló en Mona, una isla deshabitada y sin dueño situada entre Puerto Rico y La Hispaniola (actual Santo Domingo). Hizo algunas reparaciones de urgencia antes de dirigirse a Nueva York, donde tenía previsto buscar el apoyo de sus amigos influyentes ante la justicia británica. El *Adventure Prize* era demasiado conocido y aparatoso para pasar inadvertido, por lo que trasbordó los cofres de oro y los restos del botín a un barco español apresado, el *San Antonio*, y abandonó al antiguo *Quedah Merchant* en la desembocadura del río Higuey en La Hispaniola.*

Por medio de sus contactos neoyorquinos, William Kidd intentó obtener el perdón real, aduciendo que siempre había actuado como corsario y no como pirata. Si hubo en su campaña alguna acción pirática, explicaba, había sido obligada por la tripulación. Pero las cosas habían ido demasiado lejos, con gran repercusión en Inglaterra y en América. Guillermo III no concedió su absolución, y Kidd fue arrestado y encarcelado en Boston en julio de 1699. En mayo del año siguiente se inició su juicio, en Londres, mientras en las calles y las tabernas se discutía acaloradamente sobre si el Capitán Kidd era un héroe o un delincuente. La cuestión ni siquiera fue considerada por el Tribunal, que lo condenó a muerte por el asesinato del artillero William Moore. El crimen había sido denunciado por varios de sus antiguos tripulantes, que actuaron como testigos del fiscal. William Kidd subió al cadalso el 23 de mayo de 1701, para ser ejecutado en la horca. Pero en el primer intento la soga se rompió bajo su peso, y hubo que reforzarla para colgarlo por segunda y definitiva vez. Su cadáver se exhibió en la orilla del Támesis, hasta que quedó totalmente carcomido por la podredumbre y las ratas.

* En diciembre de 2007, una expedición de arqueólogos marinos de la Universidad de Indiana halló los restos del *Quedah Merchant*. El pecio se encuentra sumergido frente a la isla colombiana de Santa Catalina.



William Kidd, condenado por sus actos de piratería, fue colgado el 23 de mayo de 1701.

Grabado extraído de *The Pirates' Own Book*, 1837.



9 

*Las intrépidas
mujeres piratas*





La princesa vikinga que se hizo pirata

Allá por el siglo V, en algún brumoso lugar del mar Báltico, el príncipe Alf de Dinamarca atacó la flotilla pirata que sembraba el terror en esas aguas. Buen marino y excelente guerrero, Alf consiguió abordar la nave insignia, en cuya cubierta se enfrentó con el capitán de los piratas. Ambos entablaron un feroz combate, sin verse las caras cubiertas por sus cascos de hierro. Un certero golpe del príncipe arrancó la espada de su oponente, obligándolo a rendirse. En gesto de sumisión, el jefe pirata se quitó el casco, dejando ver un delicado rostro femenino rodeado por rizos de cabellos rubios. El pasmado paladín danés se descubrió a su vez, y ambos se miraron fascinados.

Esta escena describe el punto culminante de la romántica aventura de la princesa Alvilda, que algunos consideran la primera mujer pirata de la historia. Hija de Synard, monarca de un pequeño reino vikingo, destacaba por su belleza y su talante rebelde. Por aquellos tiempos, las mujeres eran mucho más respetadas en Escandinavia que en el resto de Europa; además, gozaban de

mayor independencia y algunas llegaban a destacar como cazadoras, astrólogos o alquimistas, así como a participar, codo a codo con los hombres, en los frecuentes combates entre reinos vecinos. Alvilda, dado su carácter belicoso, llegó a comandar un pelotón exclusivamente femenino con fama de imbatible. Mientras tanto, su padre y el rey de Dinamarca habían acordado la boda de la combativa princesa con el joven príncipe heredero Alf. Alvilda no aceptó contraer matrimonio con un danés al que no conocía ni amaba, por más heredero que fuera. Pero su padre era rey de un país modesto, y, como tal, entrar en la familia real de Dinamarca representaba un notable ascenso de su reino en el panorama político de la región. De modo que se negó tajantemente a afrentar al poderoso soberano danés por la ocurrencia de una doncella caprichosa.

Padre e hija discutieron duramente, entre gritos y llantos, sin que el monarca diera su brazo a torcer. Desesperada, Alvilda comprendió que su única salida era escapar de palacio. Vestida de hombre, al igual que varias camaradas de armas que se prestaron a acompañarla, se apoderó de un barco del puerto y zarpó mar adentro. Unos días después, las jóvenes fugitivas desembarcaron en un lugar de la costa, con intención de tomarse un respiro y decidir qué rumbo tomarían. En el mismo sitio se encontraban los tripulantes de un barco pirata, que acababan de perder a su capitán. Al ver la precisa maniobra del barco de Alvilda, y su planta tan hermosa como aguerrida, decidieron elegirla como su nueva capitana. La princesa aceptó el cargo, y sus compañeras se sumaron a la tripulación. No está claro si entablaron también relaciones amorosas, pero ya se sabe que entre piratas...

Lo cierto es que la capitana Alvilda y sus piratas de ambos sexos protagonizaron en poco tiempo una serie de abordajes tan devastadores que el rey de Dinamarca resolvió acabar con sus tropelías. Envío en su captura al príncipe Alf, que acorraló a los piratas en el golfo de Finlandia, con el resultado que hemos narrado al comienzo. Alf no pudo creer a sus oídos cuando supo que la atractiva jefa de los piratas era la princesa prometida por su padre, y Alvilda se quedó de una pieza al saber que aquel guerrero tan bien plantado era el príncipe al que había rechazado. La historia termina como en los cuentos de hadas. Alvilda y Alf se casaron y fueron felices, aunque en Dinamarca no hubiera perdices.

Hay quien dice que la bonita historia de la princesa Alvilda es una leyenda, ya que se ha transmitido sólo por tradición oral. En cualquier caso es un personaje muy apropiado para abrir este capítulo dedicado a las mujeres piratas. Haberlas hubo muchas, y la historia de varias de ellas está debidamente registrada en crónicas y documentos de la época. Todas fueron muy buenas marineras y aguerridas luchadoras junto a sus colegas varones. No se sabe de ninguna que haya pedido dispensa de combatir en razón de su sexo, ni clemencia a sus adversarios por ser mujer. Fueron piratas de pies a cabeza, tanto las que llegaron a comandar toda una flota como las que siguieron a un filibustero célebre, ya fuera como pareja sentimental o sólo como compañera de aventuras.



La capitana irlandesa Grace O'Malley

En 1530, una dama irlandesa llamada Margaret, esposa de Dudara «Roble negro» O'Malley, dio a luz a una niña a la que bautizaron como Grace. El tal Dudara era jefe del clan de Connaught y dominaba un amplio territorio en la costa occidental de Irlanda. Para su defensa poseía varios castillos y comandaba su propia flota, numerosa y bien armada. La niña se convirtió en una adolescente agraciada, aunque de aires masculinos y el pelo cortado como un muchacho, lo que le ganó el sobrenombre *Gráinne Mhaol* («sin pelo», en irlandés medieval) que los ingleses transformaron en «Granuaile». El padre atribuyó esa faceta varonil de Grave a su afán marinero, y a los 15 años la llevó a navegar con él en sus viajes. En una ocasión, el jefe Dudara y su hija regresaban a Irlanda desde España, cuando su barco fue asaltado por una nave inglesa. Dudara ordenó a Grace que permaneciera bajo cubierta durante la pelea. Tuvo la suerte de que ella no le obedeciera, pues cuando estaba a punto de ser atravesado por el capitán adversario, la joven saltó sobre la espalda del agresor, que cayó al suelo golpeándose en la cabeza. Esa acción no sólo salvó la vida de Dudara, sino que el aturdimiento del jefe rival volvió la suerte del combate a su favor. A partir de esa experiencia, Granuaile perfeccionó un golpe que des-

equilibraba y tumbaba a su oponente, y que sería una de sus habilidades más celebradas.

A los 16 años Grace se casó con Donal-an-Coghaidh, jefe de un clan vecino famoso por su brutalidad y su ineptitud como gobernante. La gente comenzaba a pasar hambre y a sentirse irritada con Donal, al que no parecía importarle la penuria de su pueblo. Granuaile asumió entonces en la práctica el papel de jefa del clan, y varias veces lo llevó a la victoria luchando contra clanes rivales o contra los invasores ingleses. Donal no tuvo otra opción que acompañarla, teniendo la mala fortuna de morir en combate. Ya líder absoluta de su clan, Clare tomó como base de operaciones una isla que hoy lleva su nombre en el condado de Mayo. Reunió una tripulación de unos 200 hombres y, a bordo de un barco muy veloz y maniobrable, asaltó numerosas naves en la costa oeste de Irlanda. Con el botín de sus capturas organizó una flotilla y una unidad de desembarco para combatir a los clanes vecinos, hasta adueñarse de casi todo el condado. No dejó de hostigar a los barcos mercantes que cruzaban por sus aguas, pero sus acciones se fueron centrando cada vez más en las naves de la invasora Royal Navy. Los ingleses intentaron atraparla, pero una y otra vez fueron rechazados o burlados, debido a la gran habilidad de las naves piratas para emprender la fuga. Furioso ante los desmanes de la pirata irlandesa, en 1586, el gobernador británico sir Richard Bingham ordenó el bloqueo de la isla de Grace, arrestó a Granuaile y confiscó su flota en nombre de la Corona.

Según las leyes inglesas de aquel momento, los naturales de la Irlanda ocupada eran considerados súbditos de la reina Isabel I. Grace O'Malley se sintió por lo tanto con derecho a escribir a la soberana, reclamando su libertad y la devolución de sus barcos. Ofrecía a cambio abandonar la piratería, si se le otorgaba una considerable pensión a cargo de la Corona. Propuso también la opción de recibir una patente de corso para luchar contra los enemigos de Inglaterra. Isabel citó a Grace a palacio para discutir esa última oferta. No se han encontrado registros de esa reunión, pero sí se conocen sus resultados: Granuaile quedó libre sin cargos, y la reina ordenó a Bingham que liberara las naves confiscadas. Convertidas en una flota corsaria al mando del hijo mayor de Grace, ésta sirvió lealmente a la Reina Virgen durante muchos años. Grace O'Malley se retiró a su Connaught natal, donde murió, en 1603, a la edad de 73 años.



Lady Killigrew, la pirata frustrada

Al promediar el siglo xvi un caballero llamado sir John Killigrew controlaba los asentamientos piratas de toda la costa británica. La reina Isabel toleraba la piratería en tanto percibía la décima parte de todos sus botines y le proporcionaba expertos corsarios en tiempos de guerra. La recaudación del diezmo real corría por cuenta de sir John, que por esta razón era una persona influyente que ostentaba numerosos cargos y había reunido una sólida fortuna. De tanto frecuentar a los piratas, Killigrew acabó casándose con la hija de uno de ellos llamada Mary.



Mientras su esposo realizaba una de sus travesías de recaudador, la impulsiva lady Killigrew decidió dedicarse por su cuenta a la piratería. Convenció a varios de sus sirvientes de que se sumaran a la empresa, para la cual necesitaba obviamente un barco. Siendo joven y muy atractiva, no le costó subyugar al capitán de un mercante alemán que acababa de atracar en Falmouth. Mary lo llevó a una taberna, lo emborrachó hasta que rodó por el suelo, y pagó a un par de rameras para que lo mantuvieran entretenido. Entonces, ella y sus hombres treparon a la nave germana, asesinaron a los tripulantes que encontraron y saquearon la bodega. Los piratas novatos zarparon mar adentro y llevaron su presa a Irlanda para venderla, pero el escándalo ya había saltado en Inglaterra. Pese a los intentos de sir John por salvarla, Mary Killigrew fue condenada a la horca. Una hora antes de la fijada para su ejecución la reina decidió indultarla y poco después sobornó a un nuevo jurado que la declaró inocente. Quizá lo hizo pensando que podía necesitarla en el futuro, pero lady Killigrew nunca volvió al mar hasta su muerte en 1570.

Las piratas de «Calico» Jack

Es posible que Jack Rackham, llamado «Calico» por llevar siempre una chaqueta de esa fina tela de algodón de origen chino, sería uno más en la larga lista de piratas menores que pululaban por el Caribe. Si su nombre figura hoy entre los grandes, es porque obtuvo larga fama por un hecho singular: contar en su tripulación con las dos mujeres piratas más afamadas de la historia.

En los primeros años del siglo XVIII, Calico Jack navegaba como contraalmirante del *Treasure*, un bergantín comandado por el filibustero Charles Vane. Éste gozaba de bastante reputación como pirata por libre, y tenía su base en las Bahamas. Cuando Vane fue finalmente atrapado, Calico se dirigió a Providence, en Rhode Island, donde obtuvo el indulto del gobernador Wooden Rogers en 1719. En sus andanzas por la ciudad hizo amistad con un tal James Bonny, otro pirata de tantos, cuya bonita y joven esposa Ann comenzó a flirtear con él. De las manitas disimuladas pasaron a los encuentros a escondidas, y como consecuencia Ann quedó embarazada. Rackham le propuso huir juntos para escapar a la furia del marido ultrajado, y ella aceptó sin vacilar.

Ann Bonny no era un ama de casa modosa y frágil, sino una mujer fuerte y decidida, con un punto varonil y un talante impulsivo. Era hija ilegítima de un influyente abogado irlandés, que como solía ocurrirle a los señores de pro, se enamoró perdidamente de una de las criadas de su mujer. Al estallar el escándalo, los amantes huyeron a América, y se instalaron en Manchester. Allí nació la niña, y el padre rehizo su carrera hasta alcanzar una posición destacada e influyente. Cuando Ann le dijo que se había enamorado de un cazador aventurero y sin recursos llamado Bonny, el próspero abogado la amenazó con desheredarla si insistía en casarse con ese individuo. Pero Ann era testaruda, y la boda se llevó adelante. El tal Bonny comenzó a dedicarse a la piratería menor, y en esos afanes había conocido a Rackham.

Tras la fuga con Ann Bonny, Calico Jack debía ocuparse de ella y de su futuro retoño. Con ese fin reclutó a varios piratas en paro, con los que robó una corbeta y se dispuso a emprender una nueva y más provechosa aventura como pirata del Caribe. Ann estaba a punto de dar a luz, por lo que Calico la llevó a casa de unos amigos en Cuba, donde nació un niño que dejaron al cuidado de



El pirata inglés Jack Rackham, llamado también Rackham el Rojo o Calico Jack, fue famoso en su tiempo por contar entre su tropa con dos mujeres piratas: Ann Bonny y Mary Read. Grabado de 1725.

sus anfitriones. Al lanzarse a la campaña pirata, Ann sorprendió a Rackham y su tripulación vistiendo ropas masculinas y participando arduosamente en los asaltos y peleas. Aprendió a manejar el sable y a disparar trabucos y pistolones, así como las tareas marineras para maniobrar la nave. La feliz pareja escogía las operaciones de menor valía pero más seguras, atracando barcos solitarios y desarmados o saqueando pequeñas poblaciones costeras igualmente indefensas. Su tripulación no era muy estable, ya que ante los ajustados beneficios muchos optaban por marcharse después de un tiempo, y siempre había alguno que quedaba fuera de combate, invalidado o muerto. Para reemplazar esas bajas, Calico y Ann solían surtirse de tripulantes de las naves que asaltaban. En una ocasión enrolaron a un joven marinero que parecía prometedor, aunque con un toque afeminado, que dijo llamarse Mark Read.

Ann Bonny tenía buen oído e instintiva suspicacia, por lo que consiguió que Mark le confesara que, en realidad, se llamaba Mary, tras lo cual ésta le rela-

tó su novelesca historia. Ella también había sido una hija adulterina, fruto del desliz de una dama inglesa de gran alcurnia. Esta señora tenía ya un hijo legítimo, que poco después falleció de unas fiebres, casi al mismo tiempo que su padre. La madre viuda vistió a Mary de varoncito para reemplazar al niño muerto, y así poder heredar la fortuna de su esposo. No se sabe si sus parientes no advirtieron el cambio o lo ignoraron por compasión. Tampoco está claro si la dama en cuestión dilapidó la herencia de su hijo o si ésta, en realidad, no era tan cuantiosa. Lo cierto es que Mary Read, siendo aún adolescente, se enroló con sus ropas masculinas como simple grumete en la Royal Navy. Más tarde se pasó a la infantería, con lo que adquirió destreza para combatir en mar y tierra. Integrando un regimiento de dragones durante la guerra de sucesión española, se enamoró de un compañero de tienda. Ambos amantes desertaron y huyeron a Holanda, donde contrajeron matrimonio y pusieron una modesta taberna y posada para marineros.

Por primera vez en su vida, Mary llevó vestidos y tocados femeninos, comportándose como una respetable mesonera casada. Tal estado y condición no le duraron mucho, pues su ex dragón murió al poco tiempo de unas fiebres. Uno de sus clientes, un mercader holandés, le ofreció entonces llevarla con él a América a cambio de ciertos favores privados. La joven viuda aceptó el trato de mal o buen grado, y se embarcó con el comerciante. En la travesía de las Antillas, el barco fue atacado por Calico Jack, y Mary se apresuró a ponerse unas prendas marineras y mezclarse con la tripulación apresada.

Rackham y sus piratas se tomaron el cambio de sexo de Mary con la misma indiferencia que dispensaron a su eventual homosexualidad cuando era Mark Read. Además de la tolerancia que era norma en su oficio, Ann Bonny les había demostrado que una mujer podía navegar y luchar igual o mejor que un hombre. Fue así como Mary se sumó a la tripulación de Calico Jack, a la vez que entre ambas mujeres de abordó crecía una particular amistad. Las siguientes operaciones de Rackham en el Caribe fueron de mayor envergadura, según parece porque Ann y Mary, actuando como sus lugartenientes, lo impulsaban a atacar naves cada vez más ricas y bien escoltadas. La fama de estas hazañas se extendió por las colonias españolas e inglesas, y las autoridades coloniales pusieron precio a la cabeza de Calico Jack. En octubre de 1720, los piratas



Ann Bonny y Mary Read, las dos intrépidas piratas de Rackham el Rojo, cuya fama se extendió por las colonias españolas e inglesas.

hicieron un alto en la isla de Jamaica para carenar su barco y reponer provisiones. Como era de rigor, en ese paréntesis se montó una orgía compartida por prostitutas y músicos del lugar, en la que corrió libremente el ron. Ann y Mary no participaron de la fiesta, quizá para dejar que los hombres se desfogaran sin sentirse vigilados por ellas. Al amanecer, cuando los piratas dormían su borrachera, los sorprendió un destacamento de soldados ingleses. Ann y Mary fueron las únicas que ofrecieron resistencia, mientras reclamaban a sus compañeros que reaccionaran y lucharan como hombres.

Todos los piratas fueron detenidos y llevados ante un tribunal que los condenó a muerte. Jack Rackham fue ahorcado en Port Royal ante numeroso público, el 28 de noviembre de aquel año. Las dos mujeres consiguieron posergar su ejecución al demostrar que estaban embarazadas (probablemente del

propio Calico). Consta en los registros que Ann Bonny murió a los 37 años, llevando en su vientre el feto aún no nacido. Menos certezas hay sobre el destino de Mary Read. Algunos dicen que murió en la horca después de sufrir un aborto; otros que su enriquecido padre reapareció a tiempo de pagar su rescate y llevarla con el niño a Virginia, donde se casó con un hombre rico y vivió felizmente junto a su familia, rodeada de hijos y nietos.

La viuda almirante Cheng I Sao

Las hazañas de cualquier corsario del Caribe palidecen ante la figura de Cheng I Sao, la viuda china que llegó a comandar la flota pirata más grande de la historia. Su formación de combate, que llegó a reunir 1.500 naves y 70.000 hombres, sembró el terror y la destrucción en los mares de la China y el sur de Malasia a principios del siglo XIX.

No es mucho lo que se sabe sobre el nacimiento e infancia de Shi Yang, una joven prostituta que ejercía en un burdel flotante de Guangdong al promediar la dinastía Qing. Uno de sus clientes era el conocido pirata Cheng Yi, cuya familia había aterrorizado durante más de un siglo a las tripulaciones que surcaban las aguas del mar de la China. Sus frecuentes visitas a la joven acabaron en una proposición de boda, que ella aceptó pensando que la piratería era mucho más rentable que su horizontal oficio. Los recién casados se dedicaron a reunir a varios piratas dispersos por aquellos mares, organizando una especie de sociedad que obtuvo el apoyo de los rebeldes vietnamitas enfrentados al emperador. No fue un buen comienzo, porque la rebelión de Vietnam fue totalmente derrotada en 1802. No obstante, el matrimonio Cheng salvó ese inconveniente con un salto adelante, y, dos años después, ya habían convertido

Derecha: Cheng I Sao, la viuda china del pirata Cheng Yi, llegó a comandar la flota pirata más grande de la historia.



su frágil y laxa asociación de piratas en una poderosa confederación a la que quiso unirse todo capitán que tuviera alguna relación con el bandidaje en el mar de la China y sus alrededores.

Hacia 1807 esa imponente fuerza quedó descabezada por la súbita muerte de Cheng Yi. Su compañera tomó el nombre de Cheng I Sao, que significa «Viuda de Cheng», y se propuso ocupar el lugar de su esposo. Pero no bastaba con ser la viuda del difunto líder para ser aceptada como jefa por varios centenares de capitanes piratas ambiciosos y fogueados. Cheng I Sao propuso como su segundo a Chang Pao, hijo adoptivo de Cheng, un adolescente al que todos querían y respetaban. Su hábil madrastra se ocupó además de iniciarlo en el sexo y mantenerlo en secreto como su amante, con lo cual se aseguraba la lealtad y la sumisión de Chang. Ambos fueron proclamados como líderes de la confederación, hicieron pública su relación amorosa, e incluso llegaron a contraer matrimonio para confirmar su insoluble unión en el poder. Cheng I Sao asumió el papel de almirante de la flota, con Chang Pao como lugarteniente.

Una de las primeras medidas que adoptó la viuda Cheng fue imponer un estricto código de conducta, única forma de mantener en vereda a 70.000 piratas levantiscos, borrachos y fumadores de opio. Sus reglas no se asemejaban a las distendidas y generosas normas de la caribeña Hermandad de la Costa, con la que suele compararse la confederación de piratas de Cheng I Sao. El código de esta última era inflexible, y el castigo a su desobediencia, implacable. Se prohibían las incursiones individuales, aún en épocas inactivas; el escamotear piezas del botín; o violar a mujeres cautivas (salvo que lo autorizara la almirante). Los piratas que incurrían en esas acciones se enfrentaban a una muerte cruel y sin perdón.

La confederación pirata de Cheng I Sao, conocida como la «Flota de la Bandera Roja» se componía de varios centenares de grandes juncos de 20 a 30 cañones y velamen muy amplio, tripulado cada uno por unos 50 hombres. Esos barcos eran muy apropiados para los ataques en el mar, pero también podían remontar los ríos impulsados por una veintena de remeros, gracias a sus cascos aptos para aguas poco profundas. De forma que los piratas de Cheng I Sao no sólo asaltaban los mercantes de cualquier bandera que navegaran por esos mares, sino que también entraban por vía fluvial tierra adentro, saqueando los

puertos y poblaciones costeras de los grandes ríos. Cuando un capitán confederado actuaba por su cuenta, autorizado por la viuda almirante, ella ejercía el derecho a inspeccionar el botín.* Separaba una parte para la Flota de la Bandera Roja y otra parte para ella, dejando al pirata y sus tripulantes alrededor de una quinta parte de lo robado.

Cheng I Sao y su esposo e hijastro llegaron a establecer un calculado sistema de extorsión, semejante al que siglos después utilizarían los *gangsters* de Chicago. Es decir, exigían a las autoridades locales y a los armadores de flotas mercantes el pago de un tributo anual por su «seguridad». De esta forma, ahorraban fuerzas, hombres y barcos, sin dejar de percibir excelentes beneficios. En su momento más ganancioso, la Flota pirata llegó a llevar sus propios prestamistas a bordo y a abrir despachos financieros en toda la costa meridional de China, incluyendo una «agencia tributaria» en Cantón. La almirante era, al fin y al cabo, una excelente mujer de negocios, y comprendió que debía expandir sus operaciones más allá del pillaje de barcos o el cobro de un «impuesto» por no atacarlos. Por entonces, Guangdong era el centro del activo y provechoso comercio de la sal, cuyos mercaderes recibían «protección» de ciertas hermandades secretas delictivas. Cheng I Sao se asoció con los extorsionadores, y en menos de un año se hizo con el control del negocio. En tanto la Flota de la Bandera Roja ofrecía seguridad a las caravanas de sal por tierra y a los barcos que la transportaban en el mar, la suerte de los mercaderes y de todo el comercio de la ruta de la sal pasó a depender de la capacidad y fortaleza de esta confederación pirata. Así las cosas, los comerciantes de dicha ruta comenzaron a proveer a los piratas de armas y provisiones, como aporte gratuito a su obligatorio tributo.

Llegó un momento en que la Flota pirata había conseguido desequilibrar seriamente la economía cantonesa. El Imperio ya había intentado varias veces acabar con la confederación pirata, sin obtener resultados, pero, ante la gravedad de la situación, decidió la búsqueda y captura definitiva de Cheng I Sao y Chang Pao. En enero de 1808, el emperador envió contra ellos una escuadra

* La almirante, muy cuidadosa con el lenguaje, no permitía usar la palabra «botín», término que reemplazaba por el eufemismo «mercaderías transvasadas».



Junco de guerra chino, conocido por su rapidez y maniobrabilidad. Grabado del siglo XIX.

de guerra al mando del almirante Kuo Lang, que los enfrentó en aguas próximas a Kuangtung. La victoria favoreció una vez más a los piratas, que en lugar de debilitarse confirmaron su imagen de imbatibles. Kuo Lang fue llevado a presencia de Chang Pao en la nave capitana de los piratas. Prefiriendo la muerte a la vergüenza de ser capturado, el almirante imperial saltó sobre su adversario y lo aferró por el pelo haciéndole inclinar la cabeza. Ese gesto era una grave ofensa en las costumbres chinas, y al hacerlo, sin duda, Kuo Lang esperaba que el otro lo atravesara con su espada allí mismo. Pero el jefe pirata admi-

raba el valor de su enemigo, y en lugar de asesinarlo, lo cogió de los hombros y le habló con suavidad para intentar calmarlo. Kuo Lang se deshizo de él y se quitó la vida con una daga que llevaba oculta entre las ropas.

Desde luego, el emperador ya no pudo contar con Kuo Lang para un nuevo ataque a la confederación pirata. Autorizó entonces a Bai Ling, un poderoso señor de la guerra, para que intentara atraer a la pareja de piratas a la costa y poder así atacarlos con sus tropas. Pero, en el ínterin, había surgido un verdadero problema para la Flota de la Bandera Roja, ya que Chang Pao había entrado en abierta rivalidad con un capitán pirata llamado Poh Tae. En el combate entre ambos, el esposo de la almirante debió emprender una humillante retirada. Poh Tae temió, no sin razón, una terrible venganza por parte de Cheng I Sao, y se entregó a las autoridades. El Gobierno levantó los cargos contra él, a cambio de que actuara como intermediario ante la líder pirata. Si ella aceptaba entregar su flota, no recibiría ningún castigo. Cheng I Sao ni siquiera recibió al traidor Poh Tae, pero ante las continuas fricciones y desertiones dentro de la confederación, prefirió llegar a un acuerdo con Bai Ling. El 20 de abril de 1810, la almirante pirata se rindió formalmente, entregando al Gobierno lo que quedaba de la Flota de la Bandera Roja: 226 naves con un total de 1.315 cañones, y 17.318 tripulantes que debían ser perdonados y relocalados. El emperador designó al caballeresco y valiente Poh Tae capitán corsario de su Armada, poniendo a su disposición una flotilla de 25 embarcaciones de guerra. Le entregó también una cuantiosa suma, para que instalara a sus piratas rehabilitados en tierra firme, como agricultores o granjeros. A los más jóvenes y de espíritu aventurero se les permitió alistarse en la Marina o el Ejército chinos.

La incorregible Cheng I Sao se negó a participar en los arreglos de su compañero con el Imperio. Empleó sus ahorros para instalar una lujosa casa de juego en Guangdong, con una cantina en la parte delantera y un burdel en los pisos altos, local que regentó hasta su muerte, en 1844, cuando contaba con unos 65 años de edad.



10 

*Los piratas revolucionarios
en América*





Benjamín Franklin y sus privateers

Los tripulantes y pasajeros del bergantín inglés vieron aparecer en el horizonte una siniestra goleta con el casco totalmente negro y enarbolando la temida enseña pirata. Al acercarse, disparó un cañonazo de advertencia, y su presa se rindió de inmediato. Una vez encerrados los prisioneros y saqueadas sus pertenencias, los piratas celebraron el exitoso asalto con ron y tonadas irlandesas. El nombre de su goleta era *Black Prince*, por aquello del casco negro, y medía 65 pies de eslora (21,5 metros) y unos 20 de manga (6,6 metros), con 16 cañones y 30 morteros giratorios. Ese bergantín llevaba a 35 presas capturadas por este *privateer* en solitario, y en unos pocos meses. La *Black Prince* era el primer navío corsario en la guerra de independencia norteamericana, y el capitán brindó por quien lo había hecho posible, un congresista llamado Benjamín Franklin.

En 1774, las 13 colonias inglesas en América del Norte habían establecido un gobierno autónomo, denominado Congreso Continental, que de hecho

reemplazó a la Administración británica. El científico y diplomático Benjamín Franklin, que se encontraba en Londres como representante de las colonias americanas, regresó a Filadelfia en mayo de 1775 para integrarse en el Congreso. Al año siguiente fue uno de los redactores de la Declaración de Independencia, la cual provocó una guerra abierta con la metrópolis. El imperio Británico era por entonces dueño absoluto de los mares, y la Royal Navy capturaba continuamente prisioneros americanos a los que encerraba en téticos barcos usados como mazmorras. También las milicias revolucionarias hacían prisioneros en tierra, pero su número era muy inferior al de los cautivos de los ingleses. Franklin se desempeñaba como ministro plenipotenciario del Congreso, y en ese papel inició negociaciones con Gran Bretaña para el intercambio de prisioneros. El problema era la gran diferencia a favor del adversario en la cantidad de presos intercambiables, que haría ridículo cualquier acuerdo en ese sentido.

La solución encontrada por Benjamín Franklin fue sencilla, pero también casi imposible: capturar más prisioneros británicos para equilibrar las cifras de la negociación. Además había que hacerlo en poco tiempo y en un número considerable. Las fuerzas rebeldes habían obtenido algunas victorias, pero la cantidad de ingleses apresados seguía siendo muy inferior a la de los patriotas americanos que penaban en las bodegas de la Royal Navy. Ésta tenía la gran ventaja de atacar barcos desarmados en el mar y asaltar islas y puertos indefensos con total impunidad. Si el Congreso tuviera sus propias naves...

La idea fue, nunca mejor dicho, como un rayo que estallara de pronto en la mente del doctor Franklin.* Convenció a un armador francés, propietario de la *Black Prince*, de que pusiera su barco al servicio de la Revolución, atacando a mercantes ingleses y tomando todos los prisioneros que pudiera. El Congreso Continental le daría una patente de *privateer* sin exigir participación en los beneficios, ya que el botín se repartiría entre el armador y la tripulación. Ésta se componía casi en su totalidad de contrabandistas de ron irlandeses, que acogieron con entusiasmo la posibilidad de incordiar al imperio Británico.

* En su faceta de científico, Benjamín Franklin realizó varios inventos prácticos. Entre ellos el pararrayos y las lentes bifocales.

Tal como se describe al comienzo de este apartado, la *Black Prince* realizó una brillante campaña por su propia cuenta, antes de que se le uniera el *Black Princess*, un cúter de 60 pies de eslora y 20 de manga, dotado con 16 cañones y numerosa artillería menor. A su cargo estaba el revolucionario bostoniano Edward Mercator, que asumió el comando de ambas naves. Mercator y su tripulación de irlandeses y americanos pusieron en jaque las rutas comerciales inglesas, atrapando un total de 20 barcos y gran cantidad de prisioneros. Más tarde, Franklin envió el *Fearnot*, un cúter semejante al *Black Princess*, y en sólo un año las tres naves realizaron una impresionante campaña que obtuvo el saldo de 114 presas y más de 3.000 prisioneros.

El 6 de abril de 1780, el *Black Prince* se estrelló contra unos arrecifes en la costa francesa, y Benjamín Franklin dio por terminadas las operaciones. El imperio Británico, poco inclinado al intercambio de prisioneros, había utilizado una estratagema para impedirlo, pese al gran número de sus súbditos apresados por los *privateers* revolucionarios. Inglaterra consideraba que las 13 provincias americanas seguían siendo sus colonias, aunque en situación de rebeldía. Los rebeldes cautivos no eran por tanto prisioneros de guerra, sino delincuentes reos del delito de insurrección. Y en tanto no reconocía al Congreso Continental autoridad para emitir patentes de corso, tampoco sus presas eran prisioneros de guerra británicos, sino víctimas de un acto de piratería. Los logros de los *privateers* de Benjamín Franklin no tuvieron el resultado esperado, pero sí el mérito de demostrar que la poderosa Royal Navy no era imbatible.

El trato dado a los revolucionarios en las naves-prisión inglesas fue despiadadamente cruel. Sometidos al hacinamiento, el hambre, la mugre y el frío o el calor extremos, morían como ratas por extenuación o por las epidemias. Se calcula que más de 13.000 presos americanos perecieron en ese cautiverio, mientras que las bajas revolucionarias en combate sólo alcanzaron a 4.300 hombres. En cuanto a



Benjamín Franklin (1706-1790), político científico e inventor estadounidense.

Benjamín Franklin, cayó en la paradoja de pedir que el tratado de paz con los ingleses incluyera una cláusula que prohibiera el empleo de *privateers* en eventuales conflictos futuros. No obstante, los Estados Unidos siguieron otorgando patentes de corso a capitanes privados hasta su participación en la guerra de secesión (1861-1865).

El revolucionario ocasional Jean Lafitte

Según su propia leyenda, muy extendida en Francia, Jean Lafitte fue un heroico y generoso paladín que arriesgó su vida por rescatar a Napoleón y obtuvo, casi por sí solo, la victoria definitiva de los Estados Unidos sobre Inglaterra. En realidad, Lafitte era un oscuro aventurero que, con su hermano mayor Pierre, dirigía en Louisiana un provechoso negocio ilegal de tráfico de esclavos y contrabando de botines piratas. Apostó por la Revolución norteamericana, quizá para evitar el castigo de las leyes británicas, y aunque luchó con lealtad y valor, su aportación no fue tan notable como suele creerse.

En cuanto a su intento de rescatar a Bonaparte antes de que fuera obligado al exilio, no existe registro alguno de tal suceso. El mismo Lafitte explicaba que Napoleón no llegó en la fecha acordada al puerto de Burdeos, donde él lo esperaba en su barco para llevarlo a América. Se dice también que el tesoro del ex emperador ya estaba abordo, y que Lafitte lo ocultó en algún lugar de los intransitables manglares de Florida. De todas formas, el mito de Jean Lafitte es un buen ejemplo de que las leyendas nacen cuando falta la documentación histórica.

Varias ciudades francesas se disputan haber sido lugar de nacimiento de Jean Lafitte, cuya fecha también varía según las diversas fuentes. Las investigaciones

Derecha: Jean Lafitte, considerado un héroe en Francia por rescatar a Napoleón, fue en realidad un oscuro pirata y mercader de esclavos en Norteamérica durante la revolución.



recientes establecen que lo más probable es que llegara al mundo en Bayona, el 24 de enero de 1776, con el nombre bautismal de Jean-Baptiste. Después de que los Estados Unidos compraron la Louisiana a Francia en 1803, los hermanos Lafitte se establecieron en un región pantanosa y deshabitada cercana a Nueva Orleans, a la que llamaron «Reino de Barataria». Allí montaron su empresa delictiva, en la que Pierre se ocupaba de los asuntos comerciales y contables, mientras Jean era el experto en tratar con piratas y negreros, además de realizar algunas acciones piráticas por su cuenta para redondear el negocio. En 1812, Inglaterra declaró nuevamente la guerra a sus ex colonias, y el teatro de operaciones fue precisamente la costa sur de los Estados Unidos. Las fuerzas americanas combatían al mando del general Andrew Jackson,* y la batalla naval decisiva se libró en 1815 en las aguas de

Nueva Orleans. Lafitte ofreció a Jackson varias decenas de barcos piratas con sus tripulaciones, bastante menos de los 3.000 hombres que proclaman hoy sus admiradores. Sin embargo, su participación fue importante para obtener la victoria, debido al poder de su fuego de artillería.

Dos años después de aquel éxito, Pierre y Jean Lafitte abandonaron Nueva Orleans y ocuparon la isla de Galveston, frente a la costa de Texas. No se cono-

* Andrew Jackson realizó después una brillante carrera política, legislativa y judicial, y en 1829 fue elegido séptimo presidente de Estados Unidos, como candidato del nuevo Partido Demócrata.



Nueva Orleans (Louisiana),
donde se establecieron los piratas
Jean y Pierre Laffite.
Óleo de Louis Dodd, 1860.



cen las razones de ese traslado, aunque puede suponerse que quisieron alejar sus negocios sucios del escenario del prestigio heroico de Jean. La isla fue rebautizada como «Reino de Campeche» y los hermanos se instalaron en la Maison Rouge, una hermosa residencia lujosamente amueblada que compraron o incautaron a su paisano el pirata Louis-Michel Aury. La planta superior fue transformada en una auténtica fortaleza, presidida por un cañón que dominaba la bahía. En 1820, Jean contrajo matrimonio con Madeleine Rigaud, hija de un infortunado colono francés, fallecido mientras buscaba una parcela para asentarse en Galveston. Al año siguiente, un pirata de los Lafitte cometió el error de asaltar un mercante de bandera estadounidense, y poco después el buque de guerra *USS Enterprise* se presentó en Galveston para expulsarlos de la región o liquidarlos allí mismo si se negaban a marcharse. Jean y Pierre aceptaron dejar la isla sin combatir, pese a que su cañón hubiera podido poner en apuros a la nave contraria. Quemaron la Mansión Rouge con su planta fortificada, cogieron o escondieron su presunto tesoro y se esfumaron con rumbo desconocido.

Jean Lafitte reapareció en el año 1822 comandando una pequeña flotilla de tres barcos cuyo buque insignia era el *Pride*, el mismo con el que había zarpado de Galveston. Pero su estrella ya estaba declinando. Los otros dos capitanes lo abandonaron al saber que todos los estados sureños lo estaban buscando. El gobernador de Louisiana, William C. Clayborne, ofreció 500 dólares (buena suma en la época) por la cabeza de Lafitte. En un último gesto de soberbia, el pirata ofreció 5.000 por la cabeza del gobernador. De todos modos su suerte ya estaba echada. Siguió actuando durante algún tiempo como bandido menor, y su nueva base en la isla Mujeres, frente al Yucatán, era apenas un puñado de chozas improvisadas y escuálidas. En 1826 intentó una incursión sobre el continente y murió de fiebres en una cabaña del poblado indígena de Teljas, con el triste mérito de nunca haber sido atrapado.

A pesar de las leyendas sobre las fabulosas riquezas de sus botines, el gran negocio de los hermanos Lafitte fue la trata de esclavos, que compraban a granel y vendían por peso a dos dólares el kilo. Su agente James Bowie les propició varios centenares de estas operaciones en los mercados negreros, cuyo bene-

ficio total pudo representar una inmensa fortuna. Se dice que ambos, y principalmente Pierre, actuaban como agentes dobles en el conflicto entre España y Estados Unidos, atendiendo siempre a su propio provecho. La circunstancia de que en Francia, y en la propia América, Jean Lafitte sea admirado como un héroe revolucionario, no deja de ser un agravio a los auténticos patriotas, conocidos o anónimos, que lucharon en las guerras de independencia.



Aury, el último corsario del Caribe

El primer propietario de la mansión de los Lafitte en Galveston, Louis-Michel Aury, fue un corsario francés que sirvió a varios movimientos emancipadores americanos en las guerras de independencia. Realizó incursiones de corso en el Caribe por cuenta de los gobiernos revolucionarios de Nueva Granada, México y la Gran Colombia, tuvo una difícil relación con Simón Bolívar e intervino activamente en los asuntos políticos de los movimientos libertadores.

Aury, nacido en París alrededor de 1788, se enroló en la Armada francesa siendo muy joven, pero no tardaría en pasarse a las filas de la piratería. Entre 1802 y 1810 sirvió en varios *privateers*, hasta reunir el dinero suficiente para disponer de su propio barco. Al surgir los movimientos revolucionarios en las colonias españolas de América, decidió que su destino era apoyarlos, en parte por convicción libertaria y en parte por ambición personal. En 1813 ofreció sus servicios al líder venezolano Simón Bolívar, quien le concedió una patente de corso para atacar a los barcos españoles en el Caribe. Poco después los realistas sitiaron el puerto colombiano de Cartagena, y Aury, afrontando grandes riesgos en una esforzada operación naval, rescató a miles de habitantes para transportarlos sanos y salvos a Haití. En premio a aquella hazaña Bolívar lo nombró comodoro de la Marina de Nueva Granada (Colombia), pero no se mostró tan generoso en la retribución económica de Aury. Ambos tuvieron una dura discusión, y el corsario renunció a su colaboración con «el Libertador».

En septiembre de 1816, Louis-Michel Aury aceptó una oferta de la recién nacida República de México para desempeñarse como gobernador civil y militar de Texas. En realidad, tal cargo era una tapadera para que Aury actuara como corsario de México contra las naves españolas, por lo que instaló una bien guarnecida base de operaciones en la isla de Galveston. Una de sus primeras misiones fue llevar de Estados Unidos a México al guerrillero español Francisco Javier Mina, que se había unido a la causa revolucionaria. Durante su ausencia, el atrevido Jean Lafitte ocupó Galveston, dejando a Aury sin base ni pertrechos.

Cuando se disponía a intentar recuperar su isla, Aury conoció al aventurero escocés Gregor MacGregor, un pintoresco personaje que se autotitulaba «Brigadier general de Nueva Granada y Venezuela, y General en Jefe de los ejércitos de las dos Floridas». En realidad se trataba de un mercenario contratado por firmas financieras de Estados Unidos, cuyos representantes *in situ* eran Ruggles Hubbard, antiguo *sheriff* de Nueva York, y el ex congresista por Pennsylvania Jared Irwin. MacGregor convenció a Aury de atacar Fernandina, capital de la isla española de Amelia, para establecer allí su base de operaciones contra los mercantes hispanos. Una vez ocupada dicha isla, los americanos se negaron a pagar a MacGregor, y éste se marchó desentendiéndose del asunto. Hubbard se designó a sí mismo gobernador civil, y nombró al corsario francés comandante en jefe de las fuerzas militares y navales, con Irwin



Simón Bolívar (1783-1830), militar y político venezolano, fue una de las figuras más destacadas de la independencia americana frente al imperio español.

como lugarteniente. El 21 de septiembre de 1817, los ocupantes de Amelia proclamaron en Fernandina la anexión de la isla a la República Mexicana.

El aparente afán revolucionario no duró demasiado en la isla de Amelia. Sus pocos habitantes respetables habían huido al iniciarse los ataques, y los ocupantes recién llegados eran una turbulenta mezcla de aventureros y delincuentes, americanos, ingleses, irlandeses y franceses, más los disciplinados marinos de Galveston, entre ellos 130 mulatos a los que llamaban «Los negros de Aury». Éstos comenzaron a sufrir agresiones racistas por parte de los mercenarios blancos de Hubbard, que cayó enfermo cuando estaba a punto de estallar una batalla racial. El ex *sheriff* neoyorquino falleció a los pocos días, y Aury y sus hombres se adueñaron fácilmente de la situación. Con la calma reestablecida, la actividad corsaria de la Amelia «emancipada» creció en forma notable, y el puerto de Fernandina llegó a negociar mercancías robadas por más de medio millón de dólares. Pero tanto España como Estados Unidos presionaban a México para acabar con la floreciente piratería de Fernandina. Aury necesitaba presentar una imagen más legal de la isla, y convocó una asamblea de sus hombres para proclamar la «República de Amelia». Luego hizo elegir como presidente a Jared Irwin, con la esperanza de que un ex congresista americano en el Gobierno apaciguara al presidente Monroe. Pero éste no se dejó impresionar y, en diciembre de 1817, una escuadra de la Marina estadounidense, con apoyo de naves de guerra españolas, desalojó y ocupó la isla. La República independiente de Amelia había durado 66 días.

El infatigable corsario francés no se quedó de brazos cruzados después de huir de Fernandina. El 4 de julio de 1818 tomó la isla de Providencia, en el Caribe occidental, y estableció en ella su nueva base. Desde ese enclave robó y destruyó varios barcos mercantes españoles, con el fin de recuperar su buena fama revolucionaria. Intentó entonces reconciliarse con Bolívar ofreciéndole su escuadra, pero el Libertador ya no necesitaba dudosos *privateers* para consolidar su gesta emancipadora. El rechazo de Bolívar no le impidió a Aury ponerse al servicio de la República de Colombia, que necesitaba asegurar su reciente emancipación. Una forma de reafirmarse era anexas los puertos caribeños de Omoa y Trujillo, aún en manos de los españoles. El corsario francés fue puesto al mando de una incursión por mar y tierra, ostentando el grado de comodoro.

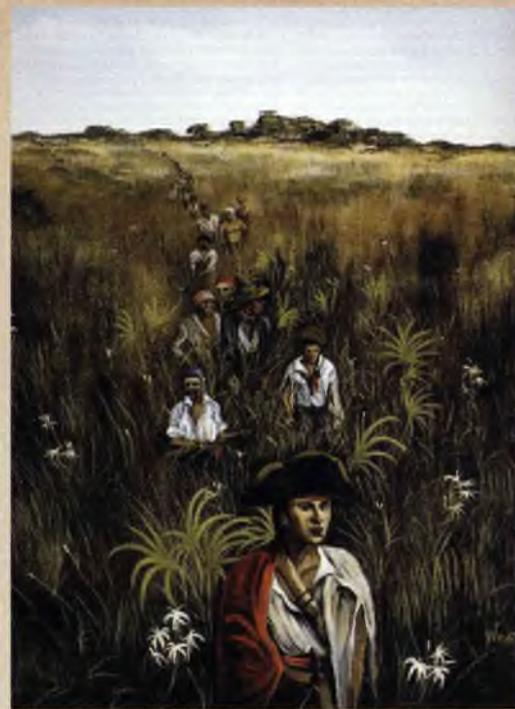
Al mediodía del 21 de abril de 1820, los vigías del puerto de Trujillo divisaron una escuadra colombiana en el horizonte. Un par de horas después ya podían verse las banderas con dos barras laterales y un escudo en el centro, que era el blasón personal de Louis-Michel Aury. El comodoro corsario envió una chalupa al puerto, con un mensaje para el comandante José M. Palomar, jefe de la guarnición realista, intimando la rendición de la plaza en no más de una hora. Al no recibir respuesta, desplazó sus naves a la desembocadura del río Guaimoreto, desde donde inició un intercambio de cañonazos con el fuerte trujillano. Tras cinco horas de combate de artillería, Aury estimó que había debilitado seriamente a su adversario. Retiró sus naves fuera del alcance de los cañones del fuerte, no sin antes desembarcar un cuerpo de infantería para atacarlo por la retaguardia. Pero Palomar advirtió la maniobra, y resistió a los colombianos hasta hacerlos desistir. A esas alturas, Aury ya había perdido los papeles, y abandonó Trujillo para presentarse el día 25 ante el puerto de Omoa y encabezar un desmañado desembarco de sus tropas. Tampoco esta vez logró vencer a los resistentes españoles, y tuvo suerte de poder reembarcar para regresar, humillado, ante sus patrocinadores.

La carrera de Louis-Michel Aury finalizó con aquella derrota. Según parece, murió al año siguiente a causa de una caída del caballo, con sólo 33 años (aunque otras fuentes aseguran que aún vivía en La Habana en 1845). Ninguna de las naciones por cuya emancipación luchó, reconoce su participación en las guerras de independencia.



Azopardo y Bouchard: dos corsarios rioplatenses

Jean-Baptiste Azopardo fue un marino maltés nacido en 1772, que en el siglo siguiente actuó como corsario de Holanda y de España en las guerras contra Inglaterra. En 1804 era oficial de la goleta española *Aro*, al mando del francés Hipólito Mordeille. La nave corsaria capturó la fragata inglesa *HMS Neptuno*,



Louis-Michel Aury (1788-1821) sirvió como corsario en el mar Caribe para los gobiernos de Venezuela, Nueva Granada, México y Colombia.

con 256 esclavos abordo. La presa fue conducida al puerto de Montevideo, en el Virreinato del Río de la Plata. Cuando los ingleses invadieron y tomaron Buenos Aires, en 1806, Mordielle y Azopardo participaron en el asalto final de los españoles para reconquistar el fuerte porteño. Los ingleses insistieron al año siguiente, y nuevamente Azopardo tuvo un papel destacado en la reconquista de la ciudad. Luego durante dos años, comandando la goleta *La Mosca*, hostigó a naves inglesas y portuguesas, con patente de corso otorgada por el virrey Santiago de Liniers, un militar francés que había obtenido ese cargo por su valerosa actuación en la defensa contra los ingleses.

Al estallar la revolución emancipadora de 1810, Azopardo, el más notorio corsario de España en la región, se pasó a las filas de los rebeldes. A finales de ese año la Junta revolucionaria lo nombró teniente coronel, y le dio el mando de una flotilla compuesta por la goleta *Invencible*, el bergantín *25 de mayo* y la balandra *Americana*, que formaban la primera flotilla naval de las flamantes Provincias Unidas del Río de la Plata. Azopardo y su segundo, el joven marino francés Hyppolite Bouchard, recibieron orden de remontar el río Paraná en apoyo de la campaña del general Belgrano para extender la revolución al Paraguay. Pero frente al puerto fluvial de San Nicolás fueron derrotados por una escuadra realista muy superior. Azopardo fue apresado y llevado a Ceuta, donde compartió prisión con el líder inca Tupac Amaru. Tras la revolución de Riego en 1820, el Gobierno liberal indultó a los presos políticos americanos, y Azopardo pudo regresar a Buenos Aires.

A finales de 1825, el Brasil de Pedro I declara la guerra a las Provincias Unidas. El motivo es la rebelión del Uruguay, que pretende desprenderse del «imperio» brasileño para sumarse a la federación argentina. Azopardo, con el bergantín *General Belgrano*, actúa como segundo comandante de la bisoña flota rioplatense, al mando del marino irlandés William Brown, designado almirante por el Gobierno de Buenos Aires. El conflicto se desarrolló fundamentalmente en el mar, y los triunfos navales de Brown y Azopardo fueron decisivos para la rendición brasileña. * Azopardo ejerció por un tiempo la capitania del puerto de Buenos Aires, y pasó a retiro en 1827. Falleció en la capital porteña el 23 de octubre de 1848, a los 75 años.

Hyppolite Bouchard, el marino francés que acompañaba a Azopardo en la expedición frustrada por los españoles en San Nicolás, fue el corsario rioplatense que llegó más lejos, tanto en sentido figurado como geográfico. Nacido el 15 de enero de 1780, en Bormes, una localidad próxima a Saint Tropez, y se alistó siendo muy joven en la Armada de su país. En 1809 arribó al puerto de Buenos Aires, donde ya soplaban aires de rebelión contra España. Decidió quedarse en la ciudad, y su espíritu liberal lo adhirió con entusiasmo a la

* El tratado de paz no reflejó la victoria argentina, ya que cedió a Brasil el territorio de las misiones jesuitas en Iguazú, a cambio de que Uruguay se convirtiera en un país independiente.

Revolución del 25 de mayo de 1810 que destituyó al virrey español. Admirador de Mariano Moreno, el más radical de los miembros de la Junta Provisional, ofreció sus conocimientos náuticos al servicio de la Revolución. Su bautismo de fuego tuvo lugar en la trágica derrota de San Nicolás, de la que consiguió escapar sin ser atrapado. Por intermedio de Moreno, Bouchard conoció al coronel José de San Martín, recién llegado de España para ponerse a las órdenes de la Junta. En 1812, San Martín ofreció a Hyppolite Bouchard un puesto de oficial en el regimiento de granaderos montados que acababa de crear. El 3 de febrero de 1813 los granaderos se enfrentaron a los españoles en el combate de San Lorenzo, donde Bouchard luchó valerosamente y arrancó la enseña al portaestandarte enemigo, invirtiendo la suerte de la batalla. San Martín tomó nota de la actuación de su oficial francés, y lo recomendó al ya mencionado almirante Brown. *

En 1815, San Martín, ya ascendido a general, proyectaba atravesar los Andes para iniciar la liberación de la Capitanía de Chile y el Virreinato del Perú. Para ese objetivo era fundamental el apoyo de una campaña naval en el Pacífico, que fue encomendada a William Brown. La escuadra del almirante revolucionario se componía de la fragata capitana *Hércules*, el bergantín *Santísima Trinidad* y la corbeta *Halcón*, esta última comandada por el empeñoso capitán Hyppolite Bouchard. Las tres naves pasaron al Pacífico por el estrecho de Magallanes y, en octubre, después de asaltar varias fragatas españolas, atacaron y bloquearon el puerto limeño de El Callao. Luego prosiguieron por la costa peruana, cañoneando las fortalezas próximas a Guayaquil. A principios de 1816 volvieron a bloquear El Callao para evitar que se enviaran refuerzos a Chile, en previsión de la campaña que preparaba San Martín.

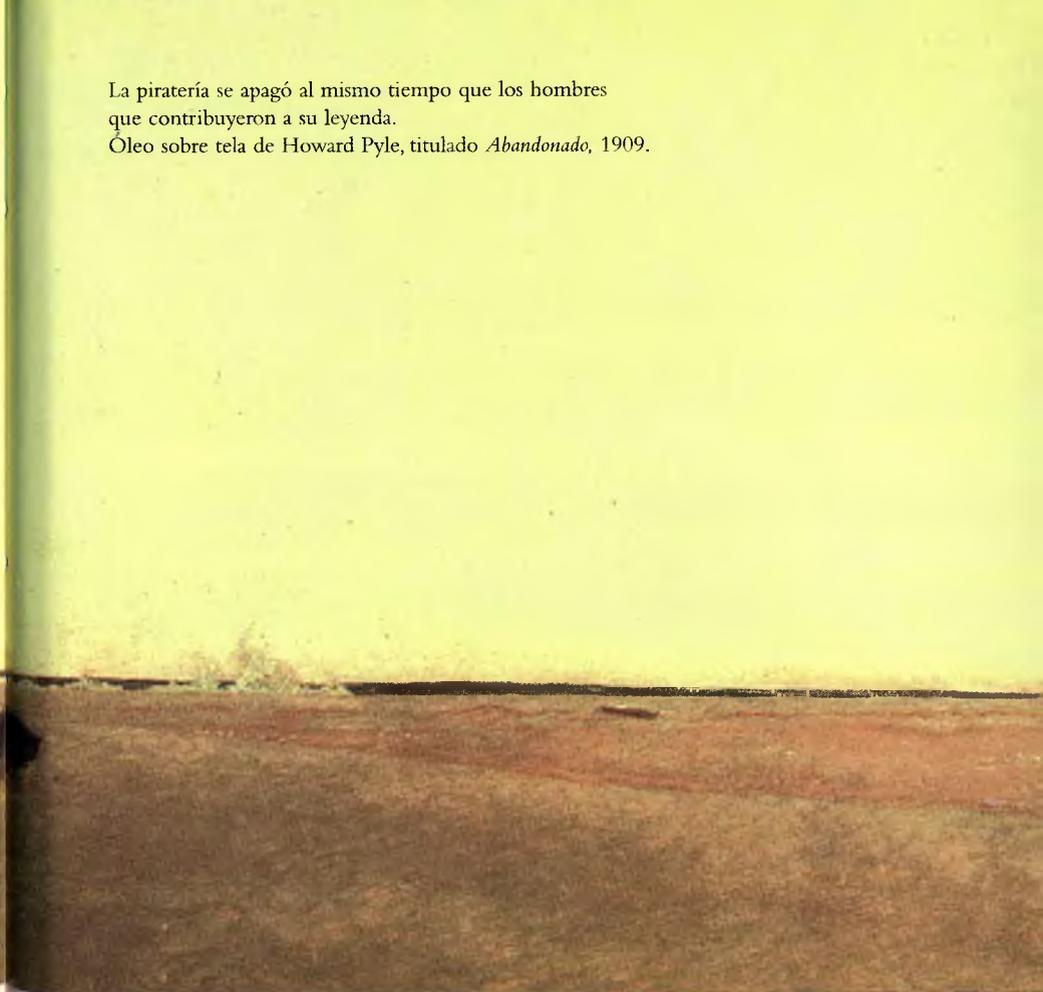
Pero la gran aventura de Hyppolite Bouchard aún estaba por comenzar. En 1817, el gobierno argentino le otorgó una patente de corso por dos años, con la misión de atacar a las naves españolas en el Pacífico y, llegado el momento,

* William Brown era un marino y comerciante irlandés afincado en Uruguay que se ofreció espontáneamente a la Junta de Buenos Aires para crear una flota revolucionaria. Por sus hazañas en la toma de Montevideo, la campaña del Pacífico y la guerra contra Brasil, hoy se lo venera como el mayor héroe naval argentino y fundador de la Marina de Guerra de ese país.



unirse a la expedición de San Martín a Chile y Perú. El 9 de julio de ese año, Bouchard zarpó al mando de la fragata *La Argentina*. Atravesó el Atlántico Sur, rodeó el Cabo de Buena Esperanza y ascendió por la costa oriental africana hasta Madagascar. En esa isla impidió por la fuerza el embarco de esclavos en

La piratería se apagó al mismo tiempo que los hombres que contribuyeron a su leyenda.
Óleo sobre tela de Howard Pyle, titulado *Abandonado*, 1909.



tres barcos negreros británicos y otro francés, liberando a los nativos apresados e incautando una goleta inglesa que renombró como *Chacabuco*. Empezó luego la travesía hacia el oeste, para hostigar a los barcos mercantes españoles que hacían las rutas comerciales del Índico. En esas aguas *La Argentina* rechazó

el asalto de cinco barcos piratas malayos, antes de arribar al archipiélago de Hawai. Bouchard fue recibido cordialmente por el rey Kamehameha, conocido como «El Napoleón de la Polinesia» por haber conseguido invadir y confederar a todas las islas hawaianas habitadas. En la capital, Karakakowa, el monarca indígena y el corsario francés establecieron cierta amistad, que se plasmó en un tratado por el cual Kamehameha reconocía la independencia argentina, proclamada un año antes por el Congreso Tucumán. Como regalo de despedida, el gran rey polinesio obsequió a Bouchard con 100 marineros nativos y la devolución de la goleta *Chacabuco*, que había sido capturada por sus hombres.

La expedición continuó rumbo al oeste, con sus tripulantes franceses, sudamericanos y hawaianos, hasta arribar el 22 de julio de 1818 a Monterrey, capital de California. Bouchard libró un duro combate para conseguir tomar el fuerte e izar la bandera argentina en el mástil de la torre. La enseña independentista ondeó durante seis días, mientras el corsario saqueaba la ciudad colonial española. Después, las tropas de Bouchard arrasaron la misión franciscana de San Juan, así como Santa Bárbara y otras localidades de la alta y baja California. El 25 de agosto de 1819, el corsario bloqueó el puerto de San Blas, en México, y diezmó a la guarnición militar de Acapulco. Advirtió entonces que se le hacía tarde e inició el viaje de regreso, atacando de paso dos bergantines realistas y arrasando el puerto de Sonsonate, en Guatemala, y el de Realejo, en Nicaragua, donde atrapó otras cuatro naves españolas. Finalmente arribó al puerto chileno de Valparaíso, justo a tiempo para unirse a la expedición de San Martín que partiría hacia el Perú. Era el 9 de julio de 1819, el día exacto en que vencía su patente de corso.

El periplo corsario de Hyppolite Bouchard incluyó 13 combates navales, en los que capturó o destrozó 25 naves adversarias y alivió de su carga a otras seis, entre ellas una de los Estados Unidos. Sin embargo tanto él como Azopardo son considerados próceres menores en el Olimpo patrio argentino, disminuidos por la larga y afamada sombra del almirante Guillermo Brown.

Epílogo

En la época actual, los piratas ya no secuestran barcos sino aviones, atacan con copias ilegales de CD y DVD y rondan la red de internet para saltar al abordaje de incautos. Los emblemáticos bandoleros del mar siguen presentes en la literatura, el cine y el cómic, generalmente idealizados o demonizados, según el papel que les toque en la trama de ficción. Hay también quienes siguen buscando los tesoros enterrados por Morgan o el Capitán Kidd y quienes se organizan expediciones submarinas para encontrar galeones españoles sumergidos con sus cofres de oro. Incluso, cada tanto, surge la noticia de un ataque de piratas reales en los mares asiáticos o africanos, y hasta hubo alguno en el propio Caribe. Pero el público no liga a esos delincuentes con el elegante Francis Drake o el aparatoso Barbanegra, figuras irrepitibles en el imaginario popular.

Pareciera que los piratas, más que haber protagonizado una parte fundamental de la historia naval e influido decisivamente en la historia a secas, formaran parte de una fantasía colectiva de ambiguos lazos con la realidad. Convertidos en prototipos de virtudes o maldades, como los dioses griegos y los héroes mitológicos, son inmortales y atemporales, conformando uno de los tantos sueños fantásticos que permiten escapar de la rutina o distraernos de los problemas. Desde luego, hay también historiadores responsables y concienzudos que han investigado el fenómeno de la piratería, sus causas y consecuencias, en cuyos estudios y publicaciones se ha basado el autor de este libro.

Su propósito ha sido presentar con el mayor rigor y amenidad un panorama de la aventura de los piratas lo más completo posible, aún sabiendo que se ha dejado «en el tintero» muchos personajes y numerosos episodios de esa larga y apasionante historia. Si con su lectura el lector se interesa, se entretiene y adquiere algo más de conocimiento sobre el tema, el objetivo de este libro se habrá cumplido.



Bibliografía

- Apestequi, C.; *Piratas en el Caribe*, Lunwerg, Barcelona/Madrid, 2000.
- Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Madrid, Museo Naval, 1972.
- Aubet, M. E.; *The Phoenicians and the West: Politics, Colonies and Trade*, Cambridge University Press, Cambridge, 2001.
- Baer, J.; *Pirates of the British Isles*, Tempus, Stroud (Gloucestershire), 2005.
- Beek, A. L.; *Pirates of the Classical World: The Portrayal of Pirates in Literature and the Reality of Contemporary Piratical Actions* (Honour project), Macalester College, Saint Paul (Minnesota), 2006.
- Casson, L.; *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Princeton University Press, 1991.
- Colón, H.; *Historia del almirante don Cristóbal Colón* (traducción del italiano de Alfonso Ulloa), edición de Luis Arranz, *Historia 16*, Madrid, 1984.
- Columbus, F.; *Life of the Admiral Christopher Columbus*, Rutgers University Press, 1992.
- De la Sierra, L.; *Corsarios alemanes en la segunda guerra mundial*, Editorial Juventud, Barcelona, 1990 (primera edición de 1969).
- De las Casas, Bartolomé; *The Diario of Christopher Columbus*. University of Oklahoma Press, 1989.
- De Souza, P.; *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge University Press, Cambridge, 1999.
- Diodorus Siculus; *Diodorus of Sicily* (2 vols.), Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1961.
- Eslava Galán, J.; *Grandes batallas de la historia de España*, Planeta, Madrid, 1994.
- Frers, E.; *Piratas y templarios*, Robinbook, Barcelona, 2005.
- Hatcher Chidress, D.; *Pirates & The Lost Templar Fleet*, Adventures Unlimited Press, Kempton (Illinois), 2003.
- Herm, G.; *The Phoenicians: the Purple Empire of the Ancient World*, William Morrow and Company, Nueva York, 1975.

- Herodoto de Halicarnaso; *Historia*, traducción y notas de Carlos Schrader.
Herodotus; *The Histories*, Oxford University Press, Nueva York, 1998.
- Karg, B., y A. Spaite; *Everything Pirates Book*, Adams Media, Avon (Massachusetts), 2007.
- Lane-Poole, S.; *The Barbary Corsairs*, G. P. Putnam's Sons, Nueva York, 1890.
- Lewis, J. E. (Edit.) *The mammoth Book of Pirates*. Carroll & Graf, Nueva York. 2006.
- Manzano, Juan M.; *Colón y su secreto. El predescubrimiento*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1989.
- Ormerod, H. A.; *Piracy in the Ancient World*, John Hopkins University Press, Baltimore (Maryland), 1997.
- Plutarco; *Vidas Paralelas* (obra completa), Editorial Gredos, Madrid, 1985/2007.
- Polybius; *The Histories* (2 vols.), Indiana University Press, Bloomington, 1962.
- Sandoval, P.; *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1955.