



TIEMPO DE HISTORIA

# PIRATAS



*Peter Lehr*

Una historia desde  
los vikingos hasta hoy



CRÍTICA



Peter Lehr

# Piratas

Una historia desde los vikingos hasta hoy



Traducción castellana de  
Yolanda Fontal

**CRÍTICA**  
BARCELONA

Primera edición: septiembre de 2021

*Piratas. Una historia desde los vikingos hasta hoy*  
Peter Lehr

No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del editor. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Art. 270 y siguientes del Código Penal).

Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra. Puede contactar con CEDRO a través de la web [www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com) o por teléfono en el 91 702 19 70/93 272 04 47.

Título original: *Pirates. A New History, From Vikings to Somali Raiders*

© Peter Lehr, 2019

Originalmente publicado por Yale University Press

© de la traducción, Yolanda Fontal, 2021

© Editorial Planeta, S. A., 2021

Av. Diagonal, 662-664, 08034 Barcelona (España)  
Crítica es un sello editorial de Editorial Planeta, S. A.

[editorial@ed-critica.es](mailto:editorial@ed-critica.es)  
[www.ed-critica.es](http://www.ed-critica.es)

ISBN: 978-84-9199-331-5

Depósito legal: B. 9.432-2021

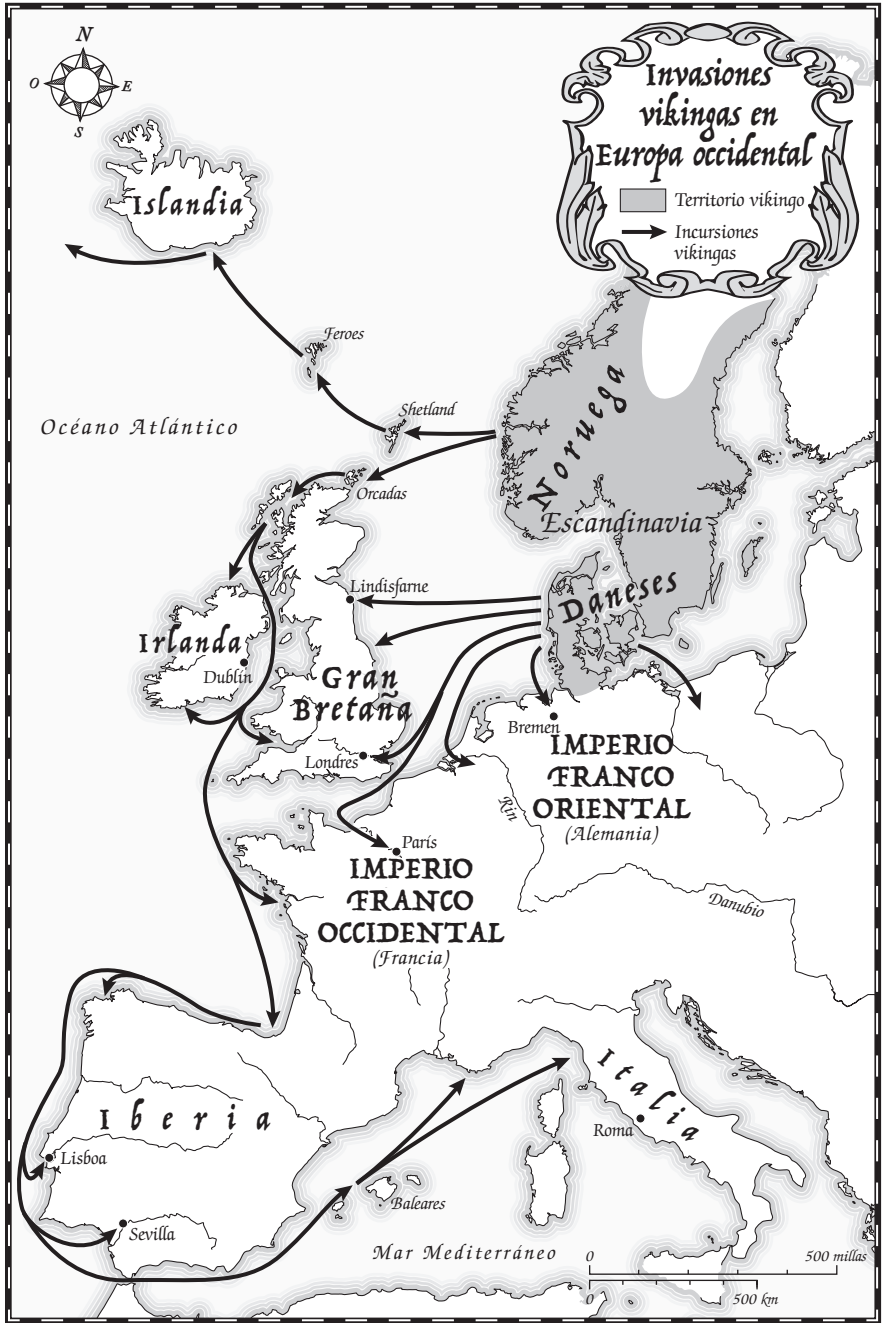
2021. Impreso y encuadernado en España por Huertas Industrias Gráficas, S. A.

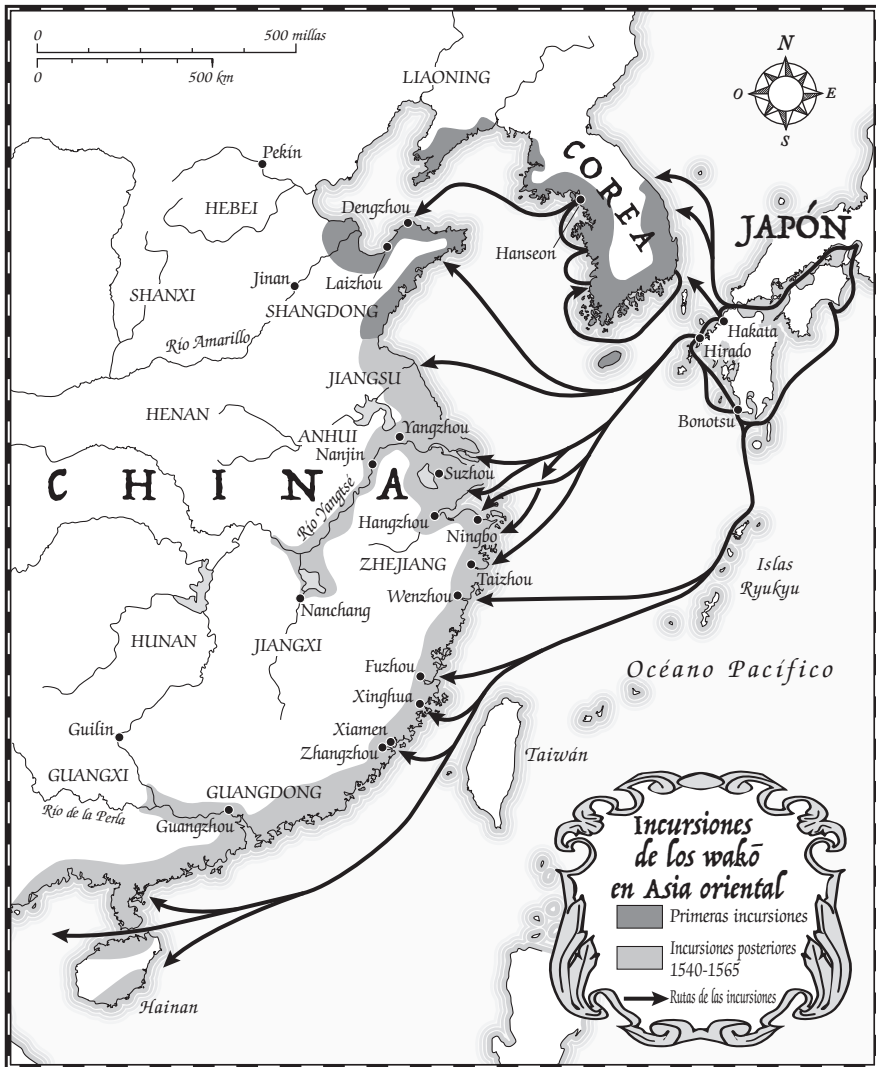
El papel utilizado para la impresión de este libro está calificado como papel ecológico y procede de bosques gestionados de manera sostenible.

# PARTE I

*Regiones distintas, de 700 a 1500*







### *Ingresar en la Malvada Orden*

¿Por qué elige alguien convertirse en pirata o corsario y decide hacer una carrera del saqueo en el mar? La mayoría de las sagas de Hollywood y de las novelas románticas sobre piratas enmascaran de forma sistemática la triste realidad de que ser pirata era, y en muchas regiones marítimas del mundo lo sigue siendo, una ocupación muy arriesgada, algo que puede resultar bastante peligroso para la salud. Quien en el pasado elegía esta profesión, lo hacía posiblemente con la esperanza de enriquecerse de forma rápida. Sin embargo, tenían muchas más probabilidades de ahogarse, morir de inanición o a causa del escorbuto, la malaria, la peste o alguna de las enfermedades exóticas por entonces desconocidas; de quedar mutilado de por vida como consecuencia de un accidente o una pelea; de caer en combate o ser torturado hasta morir de diversas maneras horribles y desagradables; de ser ejecutado por las autoridades o simplemente de acabar pudriéndose en la cárcel. Por tanto, es importante señalar que la piratería como opción profesional no nace necesariamente del romanticismo y el amor por la aventura.

La decisión de dedicarse a la piratería solía estar motivada por uno de dos factores: por una parte, por problemas como la miseria más absoluta, el desempleo, las duras condiciones de vida y la perspectiva de un futuro en general sombrío; y, por otra,

por la codicia o la fascinación por el dinero fácil. Otro factor poderoso era la huida de la justicia: el «mar siempre había servido de refugio para elementos al margen de la ley y criminales».<sup>1</sup> La combinación exacta de estos componentes no dependía tanto de la región como de las circunstancias subregionales o incluso locales, que podían variar mucho con el tiempo.

En la Baja Edad Media, entre 1250 y 1500, hubo lugares en el Mediterráneo que experimentaron un crecimiento económico y ofrecieron muchas oportunidades legales a individuos emprendedores, sobre todo a artesanos altamente cualificados. No obstante, también hubo focos de estancamiento con niveles de desempleo cada vez mayores acelerados por el crecimiento demográfico y lugares en los que la pobreza endémica se vio agravada por las incesantes incursiones y contraincursiones de diversas potencias marítimas y sus armadas regulares, que, a su vez, recibían apoyo de corsarios que actuaban con patente y piratas que operaban sin ella. En las costas cristianas del Mediterráneo, potencias marítimas tan establecidas como Venecia, Génova y Pisa se beneficiaron del floreciente comercio marítimo con Bizancio, con los principales puertos de los imperios musulmanes, como Alejandría, y con los puertos de las costas del mar Negro, como Kaffa. Las mercancías de gran valor, como la seda, las especias, la porcelana, las piedras preciosas, el oro y las pieles, y también los esclavos, enriquecieron a los mercaderes de Venecia, Génova y Pisa, así como a los de Bizancio y Alejandría. Cuando los ciudadanos de esas pujantes ciudades portuarias optaron por la piratería, lo hicieron guiados principalmente por la codicia y en calidad de corsarios, de piratas con patente. No es de sorprender que los que ocupaban los peldaños inferiores de la escala social fueran quienes se apuntaran: eran quienes tenían menos que perder y más que ganar al ejercer una profesión tan arriesgada. En el caso de los puertos de Bugía (Argelia) y Trapani (Sicilia), por ejemplo, «personas de origen humilde», como obreros, comerciantes minoristas o artesanos, pescadores y marineros participaban en actos de piratería ocasionales.<sup>2</sup> En cuanto a las islas que salpicaban las rutas maríti-



mas, muchos pescadores y campesinos pobres que se ganaban a duras penas la vida debieron de observar con ojos codiciosos los buques mercantes rebosantes de carga que pasaban. Estos lugares solían estar excluidos del progreso económico y sufrían frecuentes y habituales asaltos de corsarios en busca de esclavos, y también se llevaban todo aquello que pudieran transformar en beneficios. No es de sorprender que los agravios y la codicia se aunaran para convertir algunos de estos lugares en focos de la piratería y que algunos de ellos sobrevivieran hasta el siglo XIX.

En las aguas del norte de Europa, las duras condiciones de vida también fueron determinantes para que aparecieran flotillas poco organizadas de piratas y corsarios, conocidos primero como «Hermanos de las vituallas» y más tarde como «Likedeelers», que operaron en el mar Báltico y el mar del Norte en la última década del siglo XIV y los primeros años del siglo XV. En esta región, las incesantes guerras marítimas causaron estragos en muchas zonas costeras, mientras que el opresivo orden feudal en tierra mantenía a los campesinos sometidos a un control férreo e intrusivo; durante los siglos XIII y XIV, muchos campesinos y trabajadores sin tierra se trasladaron a las ciudades con la esperanza de lograr allí una vida mejor solo para descubrir que la miseria se agravaba en el relativo anonimato de la vida urbana. Esto fue especialmente cierto en el Estado monástico de los Caballeros Teutónicos, un territorio que incluía partes de lo que hoy son Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Rusia y Suecia, formado por una orden militar católica que estuvo enzarzada en cruzadas contra reinos y principados tribales no cristianos hasta principios del siglo XV.

Los actos de piratería ya eran bastante frecuentes en aguas del Báltico y por las mismas razones que en otros lugares: el tráfico marítimo era denso, lo que permitía conseguir suculentos botines, al tiempo que las alianzas políticas siempre cambiantes de los Estados costeros prácticamente garantizaban que no existiera una vigilancia marítima eficaz. Por ejemplo, en 1158, las

poblaciones de las regiones costeras danesas de Jutlandia y Ze-landia habían huido hacia el interior debido a las constantes incursiones, dejando tras de sí tierras sin cultivar y desprotegidas: «En todas partes reinaba la desolación. No se podía confiar en las armas ni en las fortificaciones».<sup>3</sup> La decisión del duque Juan de Mecklemburgo de ofrecer patentes de corso a todo el mundo en su guerra contra la reina Margarita de Dinamarca en la última década del siglo XIV abrió aún más la espita, convirtiendo a grupos de piratas desorganizados en grandes flotas organizadas. La guerra predominantemente marítima de Mecklemburgo contra Dinamarca requería la construcción de muchos barcos nuevos, embarcaciones que necesitaban una tripulación. Y como la guerra también conllevaba la posibilidad de saquear a gran escala, una variopinta multitud de aventureros o desesperados, en su mayoría del norte de Alemania, acudieron a los puertos de Mecklemburgo, dispuestos a enrolarse. El *Detmar Chronicle* lo describe como sigue:

En dicho año [1392] se juntó una turba rebelde de cortesanos, burgueses de muchas ciudades, funcionarios y campesinos, que se hicieron llamar «Hermanos de las vituallas». Dijeron que marcharían contra la reina de Dinamarca para liberar al rey de Suecia, al que esta retenía como prisionero, y que no capturarían ni saquearían a nadie, sino que apoyarían a aquellos [de Mecklemburgo] con bienes y ayuda contra la reina.

Los Hermanos de las vituallas rompieron esta promesa y pasaron a amenazar a «todo el mar y a todos los comerciantes, ya fueran amigos o enemigos».<sup>4</sup>

Así pues, como en el caso de otros grupos de piratas organizados a gran escala, los Hermanos de las vituallas y sus sucesores, los Likedeelers, no irrumpieron en escena de la nada. Solo cabe especular si fue la codicia o los agravios los que incitaron a sus hombres a convertirse en salteadores del mar, ya que ningún miembro del grupo, en su mayoría analfabetos, dejó escritas unas

memorias, pero es probable que ambos factores contribuyeran a animar a unirse a muchos ciudadanos de las grandes urbes hanseáticas, que habrían encontrado la petición de corsarios del duque de Mecklemburgo irresistible, una oportunidad de escapar de la pobreza extrema y enriquecerse o, cuando menos, de morir en el intento.<sup>5</sup> En el caso de los que ya eran marineros, todavía tenía más sentido unirse a los Hermanos de las vituallas: aunque es posible que entre las condiciones de los contratos de los corsarios de Mecklemburgo figurara la cláusula de que «sin pillaje no hay paga», la oportunidad de enriquecerse gracias al saqueo debió de resultar muy atractiva. Si el capitán de los marineros decidía unirse a la hermandad pirata, entonces la tripulación ni siquiera tenía que embarcar en otra nave. La diferencia entre los mercaderes por una parte y los corsarios o piratas por otra era simplemente que los barcos que pertenecían al último grupo disponían de mejores tripulaciones y armas.

En vista de todo ello, los nombres con los que se conocía a estas alianzas de salteadores del mar son muy reveladores. Se suele decir que «Hermanos de las vituallas» hace referencia a una de las misiones del grupo mientras trabajaban como corsarios: en 1390, se les encomendó la tarea de abastecer, o «avituallar», a la hambrienta población de Estocolmo, una ciudad a la que el enemigo danés había cortado los suministros.<sup>6</sup> Una explicación más plausible es que «Hermanos de las vituallas» aluda simplemente a su práctica del autoabastecimiento.<sup>7</sup> La referencia a «hermanos» o «hermandad» sugiere reciprocidad, si no igualdad; este elemento destaca mucho más en el nombre (en bajo alemán medio) «Likedeelers», que apareció en fuentes alemanas de la época, en torno a 1398, y significa «partícipes iguales». En un momento en el que la sociedad era rígidamente jerárquica y se suponía que todos conocían cuál era su lugar, el concepto casi socialista de repartir a partes iguales sin importar cuáles fueran los orígenes constituía en sí mismo un desafío a la élite política: la aristocracia, la Iglesia y los poderosos comerciantes hanseáticos.

Curiosamente, los oprimidos no fueron los únicos que decidieron optar por la piratería o el corso en la Edad Media. La carrera de pirata o corsario podía tentar incluso a la nobleza y muchas veces por razones muy similares: escapar de una vida de pobreza y miseria, deparada por un destino cruel. Naturalmente, su pobreza era relativa y cabe suponer que muchos nobles se hicieron a la mar más por afán de aventuras que por otra cosa. No obstante, hubo muchos individuos de noble cuna que se convirtieron en piratas o corsarios bajo presión. Por ejemplo, en el siglo XIV en Italia, los frecuentes enfrentamientos violentos entre varias ciudades Estado, e incluso entre facciones en el seno de estas, obligaron a numerosas familias importantes a huir de sus ciudades de origen. Estas «trataron de mantener su posición (o, lo que es más probable, de sobrevivir) recurriendo a la piratería y el bandidaje. En torno a 1325, montones de galeones gibelinos<sup>8</sup> procedentes de Génova atacaron convoyes, saquearon y robaron». <sup>9</sup> En 1464, incluso Paolo Fregoso, el duque y arzobispo de Génova, se convirtió en pirata, y en uno tristemente célebre además, tras ser expulsado de la ciudad por sus enemigos políticos. <sup>10</sup> Los exiliados italianos tampoco fueron los únicos miembros de la nobleza que atravesaron momentos difíciles en este período: los caballeros catalanes también sufrieron después de que una inesperada declaración de paz en 1302 ocasionara un desempleo generalizado. Muchos de ellos se congregaron en torno a la bandera de un tal Roger de Flor, un antiguo hermano sargento de los caballeros templarios que, tras ser expulsado de la orden debido a su supuesta mala conducta, se hizo pirata, una profesión en la que poseía una vasta experiencia al haber estado expuesto a las incursiones marítimas desde la edad de ocho años, cuando fue paje a bordo de un galeón de los caballeros templarios. Bajo el nombre de Gran Compañía Catalana, estos mercenarios profesionales permanecieron activos sobre todo en el Mediterráneo oriental durante la mayor parte del siglo XIV actuando como corsarios o como piratas, dependiendo de que lucharan para un señor o para sí mismos. <sup>11</sup>

La situación solo era ligeramente diferente en el caso de los Hermanos de las vituallas y el mar Báltico a finales del mismo siglo. Muchos de los miembros de los estratos inferiores de la nobleza de esta región languidecían en una situación de *infausta paupertas* o «pobreza infausta» pese a toda su parafernalia y sus ínfulas señoriales.<sup>12</sup> Los ingresos de la mayoría de ellos dependían de la tenencia de tierras, lo que hacía que fueran sumamente vulnerables a las frecuentes crisis agrarias, en las que los precios de la producción se desplomaban. Estos nobles, producto típico de una época agitada y proclive a la guerra, poseían al menos una habilidad valiosa: una probada destreza en combate, perfeccionada en las frecuentes guerras, grandes y pequeñas, en las que habían luchado. Además, y como consecuencia directa de su situación desesperada, solían considerar el robo y el saqueo pecados «menores» o «veniales» que no conllevaban demasiada estigmatización. Un proverbio de la época lo confirma: «*Ruten, roven, det en is gheyne schande, dat doint die besten von dem lande*» («Vagar y robar no acarrea deshonra; los mejores de la tierra lo hacen»)<sup>13</sup> Por tanto, la extensión al mar de esta práctica del saqueo en tierra también era una decisión racional.

Naturalmente, y de nuevo a diferencia de la gente «corriente», la mayoría de los nobles que decidieron unirse lo hicieron como cabecillas. Utilizaban sus magros recursos para comprar un barco y equiparlo, y reclutaban como tripulantes a sus propios y aguerridos partidarios con la esperanza no infundada de poder recuperar su inversión con una o dos incursiones exitosas. Unos pocos nobles de los estratos más pobres eran tan duchos en el arte de la guerra y en dirigir a los hombres, que pudieron incorporarse a las filas de los líderes piratas sin tener que comprar su propia nave. Ese fue el caso de dos monjes de una orden mendicante que acabarían erigiéndose en cabecillas de los Hermanos de las vituallas.<sup>14</sup>

Se desconoce qué fue lo que indujo a estos dos monjes a unirse a los piratas, aunque, sorprendentemente, no fueron los primeros religiosos en dedicarse a la piratería.<sup>15</sup> Eustaquio el

Monje, también conocido como «el Monje Negro», nació en torno a 1170 con el nombre de Eustaquio Bousquet en el seno de una familia noble en el Boulonnais francés: su padre Balduino era uno de los principales barones de esta zona costera y, al parecer, Eustaquio había recibido una buena formación en las artes de la caballería y la navegación; sus posteriores hazañas como corsario y pirata indican que es probable que adquiriera experiencia en el Mediterráneo como corsario.<sup>16</sup> Se desconoce por qué decidió hacerse monje y recluirse en un monasterio benedictino. Algo más claras están las razones por las que abandonó el monacato: al margen de los rumores de algunos presuntos delitos, intentó vengar la muerte de su padre, al que había asesinado otro noble. Tras un corto período de tiempo como fugitivo en las inmediaciones del Boulonnais, dio buen uso a sus habilidades como antiguo corsario y, probablemente en 1204, se unió a los corsarios del rey Juan de Inglaterra, que estaba envuelto en una prolongada guerra contra el rey francés Felipe II. Eustaquio atacó durante casi diez años los barcos franceses, así como las costas francesas del Canal, convirtiendo la isla de Sark en una base pirata semiindependiente, para desgracia de los puertos ingleses cercanos de Hastings, New Romney, Hythe, Dover y Sandwich (también conocidos como los Cinco Puertos), que también fueron víctimas de sus expolios. Cuando en 1212-1213 la corte inglesa se volvió contra él, no tardó en transferir de nuevo su lealtad a Francia y comenzar a atacar los mercantes y las costas de Inglaterra. Finalmente encontró la muerte el 24 de agosto de 1217 durante la batalla de Sandwich, cuando unos marineros ingleses consiguieron abordar su barco después de haber cegado a los defensores franceses arrojándoles cal en polvo a los ojos: «Subieron al barco de Eustaquio y trataron a sus hombres con mucha crueldad. Todos los barones fueron capturados y Eustaquio el Monje fue asesinado. Le cortaron la cabeza y la batalla terminó de inmediato».<sup>17</sup>

No solo este monje cristiano rompió sus solemnes votos para dedicarse a la piratería: en el otro extremo del planeta también lo

hizo un monje budista. Xu Hai (o Hsü Hai), por ejemplo, fue un monje cultivado y muy respetado que llevó una vida tranquila en el famoso monasterio del Tiger Haunt, situado a las afueras de la ciudad de Hangzhou durante muchos años.<sup>18</sup> Sin embargo, en 1556, decidió de pronto y por razones desconocidas abandonar el monasterio y unirse a los piratas wakō, activos en los mares de la China Oriental y Meridional entre los años cuarenta del siglo xv y los años sesenta del siglo xvi.<sup>19</sup> Su conocimiento de los ritos, los cánticos y la adivinación le resultaron muy útiles y se ganó «la lealtad de su tripulación, que le llamaba “general encargado por los cielos de pacificar los océanos”». <sup>20</sup> No obstante, como en el caso de los monjes cristianos del mar Báltico y el mar del Norte que se hicieron piratas, fue una excepción y no la norma: los wakō captaban reclutas principalmente en las sociedades japonesa, china y malaya, hombres a los que guiaban la codicia, los agravios o ambos. Es probable que la gran mayoría de ellos fueran antiguos marineros chinos curtidos que previamente habían formado parte de la dotación de las naves de la armada regular. Lo que contribuyó a propiciar el aumento de reclutas fue la aprobación de importantes restricciones o «prohibiciones» (*haijin*) del comercio marítimo y la disolución de las poderosas flotas de altura de la dinastía Ming que habían surcado el océano Índico al mando del almirante Zheng He entre 1405 y 1433.

Este cambio repentino de la política marítima china dejó sin empleo y en la miseria a miles de marineros, que intentaron desesperadamente encontrar una nueva vida. Muchos mercaderes optaron por continuar con sus actividades comerciales, para entonces básicamente ilegales, participando en la piratería, ya fuera de forma activa organizando incursiones o pasiva traficando con el botín. El más famoso de estos mercaderes-piratas, Wang Zhi, había sido un comerciante de sal rico, y muy respetado, antes de convertirse en pirata. Estableció su base en Kyushu, bajo la protección de los señores feudales japoneses, desde donde controló su imperio pirata en rápido crecimiento sin participar activamente él mismo en los ataques. En su caso, la transformación

de comerciante respetado a temido mercader-pirata fue involuntaria: las prohibiciones Ming habían destruido su negocio, que se basaba en el comercio marítimo.<sup>21</sup> Para él no había otra opción.

### *Dios lo quiere*

Resultaba mucho más fácil ser pirata si no iba acompañado de ningún estigma social. En algunas culturas marítimas, como la de los vikingos que saquearon las costas de las Islas Británicas, Irlanda y la Europa continental en la Alta Edad Media a partir del siglo VIII o, en el otro extremo del mundo aproximadamente por la misma época, la de los orang laut («pueblo del mar») que atacaban las costas del estrecho de Malaca, los saqueadores eran considerados guerreros nobles que merecían admiración y respeto.<sup>22</sup> En estas culturas, la participación en una incursión pirata era una de las maneras aceptadas de granjearse una reputación, así como de conseguir cierta riqueza.

Para quienes pertenecían a una sociedad guerrera y tenían la intención de establecerse como señores feudales por derecho propio, había tres elementos de importancia capital: granjearse la reputación de ser un guerrero feroz, conseguir mano de obra obteniendo esclavos y acumular riqueza. Para los vikingos, todo esto era especialmente importante:

En el mundo de los vikingos, la riqueza no era la acumulación pasiva de oro y plata, ocultos bajo tierra o en el fondo de un cofre, sino más bien riqueza en cuanto a posición, alianzas y contactos. Las sociedades escandinavas del período vikingo eran sistemas abiertos en los que cada miembro o cada familia tenían que defender constantemente su posición frente a otros, en teoría de igual rango.<sup>23</sup>

Para mantener o mejorar la posición en esta sociedad era necesario poder acceder fácilmente a la riqueza disponible para



ofrecer obsequios lujosos dignos de la condición de uno y no cabe duda de cuál era la clase de riqueza preferible: el oro y la plata.<sup>24</sup> La constante presión para hacer regalos como mínimo iguales a los recibidos derivó en una tendencia al pillaje con un enfoque de «todo vale». No es de sorprender que, al no existir posibilidades legítimas de saquear durante uno de los bastante infrecuentes y breves períodos de paz, la piratería, la forma de ataque marítimo menos legítima, aunque en modo alguno mal vista, constituyera una alternativa aceptable desde el punto de vista social. Por consiguiente, «la ganancia rápida de riqueza móvil y esclavos debe de haber tentado a muchos a dedicarse al bandidaje».<sup>25</sup> Esta práctica sobrevivió a la cristianización de los vikingos entre los siglos X y XII.

En el marco de una devoción generalizada durante el medievo tardío en ambas orillas del Mediterráneo, la religión facilitaba mucho el pensamiento de «nosotros contra ellos» y ofrecía un relato convincente de por qué «ellos» podían, o mejor debían, ser atacados y destruidos. Los corsarios del Mediterráneo, ya fueran los piratas sarracenos de los siglos VIII al XIII, los corsarios berberiscos o los de «la religión», los Caballeros Hospitalarios de San Juan, utilizaron esta dicotomía bastante burda para justificar sus actividades, aunque los motivos subyacentes eran más de carácter económico y político. Mucho antes de que el papa Urbano II usara el lema *Deus vult* o «Dios lo quiere» en el Concilio de Clermont de 1095 para promulgar la primera cruzada, este demostró ser una poderosa justificación para actos de pillaje marítimo bastante cuestionables, que es por lo que podemos encontrar a muchos caballeros cristianos participando en esta clase de actividades. El «otro» lado, el musulmán, que, al no disponer de fuerzas navales regulares, dependía mucho más de las incursiones piratas para menoscabar a las potencias navales cristianas establecidas, lo veía de la misma manera: los piratas y los corsarios musulmanes se veían a sí mismos como *ghazis*, caballeros que luchaban por el islam. Huelga decir que este componente religioso en la lucha marítima por obtener réditos políticos y econó-

micos también se podía encontrar en el océano Índico, así como en el mar de la China Meridional y el Extremo Oriente, en cualquier lugar donde entraran en conflicto los intereses políticos y económicos de cristianos y musulmanes.

El fervor y el fanatismo religioso expresado por *Deus vult* fue una motivación muy poderosa en estas iniciativas; por ejemplo, los caballeros hospitalarios «descuidaban la vida, pero estaban dispuestos a morir al servicio de Cristo», según lo expresa con elocuencia el gran historiador inglés Edward Gibbon.<sup>26</sup> Pisa y Génova atacaron los puertos musulmanes de las costas del norte de África y «utilizaron sus ganancias para glorificar a Dios, ya que donaron una parte a la gran catedral de Santa María, que los pisanos estaban empezando a construir».<sup>27</sup> Estos actos apuntan claramente a que la religión se utilizaba para legitimar la piratería: «Estas correrías generaban la sensación de estar participando en una guerra santa contra los musulmanes. Dios recompensaría sus esfuerzos con la victoria, el botín y con beneficios espirituales todavía poco definidos».<sup>28</sup> Sin embargo, sería demasiado simplista plantear los conflictos antes mencionados solo en términos religiosos: los poderosos motivos económicos y políticos solían permitir superar con total facilidad este cacareado abismo religioso en caso de ser necesario. Es revelador que el muy piadoso corsario castellano del siglo xv don Pero Niño, que se había unido al corso a las órdenes del rey Enrique III de Castilla, realizara una visita de cortesía a los puertos de Gibraltar y Málaga, que por entonces formaban parte del emirato musulmán de Córdoba, tras recibir una invitación de las autoridades locales; su biógrafo señala que «trajéronle vacas, e carneros, e gallinas, e pan cocido asaz, e ataiferes llenos de alcuzcuz e de otros manjares adobados; no porque el capitán comiese ninguna cosa de cuantas los moros le presentaron».<sup>29</sup> No obstante, como Castilla no estaba en guerra con Córdoba en esa época, los musulmanes estaban a salvo de él, a diferencia de sus hermanos de la costa del norte de África, con los que Castilla sí estaba en guerra. Ni siquiera los fanáticos Caballeros Hospitalarios de San Juan consideraban

enemigos a todos los musulmanes; había determinadas excepciones en función del famoso principio de «el enemigo de mi enemigo es mi amigo».

En el lado musulmán, la mecánica era similar. Aunque el corso era considerado una extensión marítima de la yihad («guerra santa») en tierra y quienes participaban en él eran en teoría guerreros del islam o *ghazis*, también muchos griegos, calabreses, albaneses, genoveses e incluso judíos renegados se unieron a sus filas y no necesariamente debido a un fervor religioso recién descubierto tras convertirse al islam (de hecho, la mayoría no lo hicieron), sino por motivos económicos: la codicia y la fascinación por el dinero fácil.<sup>30</sup> Un caso especialmente revelador fue el del temido «pirata-emir» del siglo XIV Umur Pachá. Sus credenciales como guerrero del islam eran impecables: era conocido por preferir «enviar las almas de los francos capturados al infierno» en lugar de retenerlos para exigir un rescate, y el papa Clemente VI proclamó una cruzada contra él en persona debido al peligro que representaba. No obstante, esto no le impidió a Umur Pachá dedicarse al corso para el emperador bizantino greco-ortodoxo Andrónico III y para su sucesor Juan VI; aunque los autores del poema de dos mil versos que conmemora la vida de Umur Pachá, *Düsturname-i enveri* («La gesta de Umur Pachá») se apresuraron a añadir que «el emperador y su hijo se sometieron como esclavos», en un obvio intento de restar importancia a su flagrante traición a la «verdadera causa», presumiblemente también y sobre todo por razones económicas.<sup>31</sup>

### *Hacer la vista gorda*

Para que la piratería prosperara de verdad, hacía falta algo que iba más allá de los motivos políticos y económicos o del fervor religioso de los piratas: la connivencia de funcionarios corruptos, de determinados puertos o incluso del propio sistema político, todos ellos necesarios para crear un «entorno propicio». Por des-

gracia, las fuentes medievales disponibles son bastante imprecisas en cuanto al papel que desempeñaron los funcionarios. Sin embargo, sí existe suficiente información de determinados puertos para poder arrojar algo de claridad sobre este aspecto concreto del entorno propicio. Los grandes puertos, en contraposición a las guaridas de piratas relativamente pequeñas y remotas, desempeñaron una función crucial en el marco de la piratería no solo por ser refugios seguros, sino también por ser lugares importantes para que los piratas se deshicieran del botín.<sup>32</sup> Además, en estos grandes puertos se podía contratar tripulación y conseguir importante información actualizada sobre los movimientos de barcos y sobre posibles medidas contra la piratería.

La «guerra santa» en el Mediterráneo, ya se librara contra los musulmanes como cruzada o contra los cristianos como yihad, contribuyó a conferir una apariencia de respetabilidad a puertos que o bien participaban en el pillaje marítimo o bien se beneficiaban de él al ofrecer a los piratas refugios seguros en los que reabastecerse y comerciar. Ciudades portuarias como Argel, Bugía, Túnez o Trípoli no habrían sobrevivido sin participar directamente en las incursiones marítimas.

En las costas del mar del Norte durante la Edad Media, las religiones precristianas casi se habían extinguido en el siglo XIII, mientras que el islam no había llegado tan al norte. En este caso no existía el pretexto de la «guerra santa» para legitimar la piratería. En su lugar, lo que contribuyó sobremanera a que surgieran puertos favorables a los piratas en esta región fue la fragmentación política y el control estatal relativamente débil de las zonas costeras remotas. Por ejemplo, en el mar del Norte y en el mar Báltico, las principales entidades políticas eran la Liga Hanseática (una federación mercantil laxa de ciudades portuarias) y una serie de Estados territoriales: los reinos de Dinamarca, Noruega, Suecia y el Ducado de Mecklemburgo, y el Estado monástico de los Caballeros Teutónicos. Varias ciudades hanseáticas también funcionaban como los puertos principales de estos Estados territoriales: Wismar y Rostock, por ejemplo, desempeñaban esta fun-

ción para el Ducado de Mecklemburgo. El resultado de esta fragmentación fueron las luchas endémicas por el poder entre estas entidades políticas y varias facciones de la Liga Hanseática. Esto creó un entorno propicio casi perfecto para los Hermanos de las vituallas: siempre había un puerto o dos con una política de «no hacer preguntas» dispuestos a ofrecer un refugio seguro. Después de que una iniciativa conjunta de la Orden Teutónica y la ciudad hanseática de Lübeck (véase más adelante) hubiera expulsado a los Hermanos de las vituallas de sus zonas de operaciones en el mar Báltico a principios de 1398, estos encontraron unos cuantos puertos más pequeños dispuestos a hacer negocios con ellos en la costa frisía del mar del Norte: la «costa del este de Frisia, con sus extensas marismas, no estaba sometida al dominio de ningún señor feudal, sino que estaba dividida en diferentes parroquias rurales, en las que ejercían el poder los *hovetlinge*, o caudillos locales».<sup>33</sup> Como estos caudillos (por ejemplo, Widzel tom Brok, Edo Wiemken y Sibet Lubbenon) peleaban sin cesar entre ellos, los aguerridos Hermanos de las vituallas suministraban convenientemente soldados adicionales que luchaban conforme al principio de «sin pillaje no hay paga», al tiempo que también aportaban una riqueza relativa en forma de botín, que se comercializaba en los mercados locales.

En aguas orientales convergían unas circunstancias similares que facilitaban la piratería. Allí, los señores feudales, los miembros de la burocracia y de la pequeña nobleza se confabulaban a menudo con los piratas wakō que estaban activos en las costas chinas. La pequeña nobleza incluía a los estudiosos que habían aprobado los exámenes controlados por el Gobierno y ocupaban puestos destacados en la Administración local y regional. De ahí que, en 1548, Zhu Wan, el gran coordinador de la defensa costera de las provincias de Zhejiang y Fujian, bromeara: «Acabar con los piratas extranjeros... es fácil, pero acabar con los piratas chinos es difícil. Acabar con los piratas chinos a lo largo de la costa sigue siendo fácil, pero acabar con los piratas chinos vestidos con

túnicas y sombreros... es especialmente difícil».<sup>34</sup> También se puede apreciar el funcionamiento de la relación mutuamente beneficiosa entre los piratas y la élite en el caso de los piratas japoneses de finales del siglo XIV y principios del siglo XV que operaban como parte del wakō. Varios señores de la costa en la isla de Kyushu utilizaron a menudo los servicios de estos piratas para proteger su comercio marítimo mientras acosaban a las naves de sus competidores:

El patrocinio convenía tanto a las élites en tierra como a los piratas. Los piratas esperaban obtener más control de emplazamientos marítimos estratégicos esenciales y una licencia adicional para dedicarse a actividades de enriquecimiento, como asaltar barcos y extorsionar a cambio de un pasaje seguro. Los patrocinadores en tierra, como los caudillos, esperaban adquirir el control indirecto de regiones marítimas remotas que de otro modo podrían haberseles escapado de las manos.<sup>35</sup>

No obstante, contratar a piratas tenía sus riesgos: aunque a corto plazo la estrategia era exitosa, a largo plazo tenía consecuencias imprevistas. Por ejemplo, en el mar de la China Meridional, los gobernantes de Srivijaya (una potencia marítima con base en Sumatra, Java y la península de Malasia, centrada en el estrecho de Malaca entre los siglos VIII y XIII) empleaban a los orang laut como mercenarios navales para obligar a los navíos mercantes que pasaban por el estrecho de Malaca a navegar hasta el puerto srivijayano de Palembang, donde eran gravados con elevados impuestos. Sin embargo, cada vez que se percibía que la dinastía gobernante estaba perdiendo el poder, o cuando la desafiaba algún otro príncipe, los orang laut recurrían de inmediato a la piratería y robaban a los mismos mercantes que se suponía que tenían que conducir hasta el puerto. En el mar de la China Oriental y el mar de Japón, los clanes piratas de las costas de Kyushu también demostraron ser unos aliados bastante volubles y difíciles de controlar para los señores de la costa.

Pese a los diferentes contextos, ninguno de estos grupos, ya fueran los Hermanos de las vituallas que surcaban los mares del Norte y Báltico, los piratas activos en el canal de la Mancha, los orang laut en el mar de la China Meridional o los piratas japoneses en el mar de la China Oriental y el mar de Japón, dudaban en trabajar para sí mismos como piratas «no autorizados» o en pasar a servir a competidores más poderosos y ricos, lo que les pareciera más lucrativo. Desde la perspectiva de los patrocinadores, ya fueran el duque de Mecklemburgo, el rey Juan, los gobernantes de Srivijaya o los señores de la costa japoneses, se aplicaba la misma lógica: el equipamiento y el mantenimiento de los navíos de guerra era demasiado caro. La práctica de autorizar a los piratas era mucho más rentable, al menos a corto plazo. Sin embargo, con el tiempo tendió a ser contraproducente porque «los piratas no se volvían necesariamente sumisos al poder terrestre [sino que] se sentían libres para ignorar lo estipulado en sus juramentos y aceptar otras ofertas de patrocinio».<sup>36</sup>

### *No había otra elección*

En ocasiones, la propia madre naturaleza crea «circunstancias desencadenantes» que obligan a las personas a recurrir a la piratería. En la China imperial, las catástrofes naturales como inundaciones, sequías y tifones figuraron entre los factores principales que impulsaron la piratería a gran escala; seguidas normalmente por desastres provocados por el hombre en forma de hambrunas y epidemias, con frecuencia causaron disturbios por la falta de alimentos, rebeliones y bandidaje en las zonas rurales, y un rápido aumento del equivalente marítimo de este último, la piratería, en las costas.<sup>37</sup> En el caso de Japón, las inundaciones, las hambrunas y las epidemias generalizadas que destruyeron los medios de subsistencia en tierra y perturbaron la paz y la estabilidad internas también contribuyeron a menudo al recrudescimiento de la

piratería a gran escala. La hambruna de 1134 provocó una oleada de piratería, cuyos objetivos principales fueron los barcos que transportaban cereales a la corte imperial en Kioto, que de inmediato adoptó medidas contra ellos e inició dos campañas lideradas por uno de los samuráis más importantes, Taira Tadamori, una en 1134 y otra en 1135, que metieron en cintura a los piratas.<sup>38</sup>

A partir del siglo III, los anglos, los sajones y los jutos del norte de Europa se hicieron a la mar como piratas cuando el constante aumento del nivel del mar fue inundando paulatinamente las tierras de cultivo que hasta entonces habían arado como agricultores.<sup>39</sup> Es evidente que el bandidaje y la piratería tendían a volverse endémicos en épocas de empobrecimiento y eran sobre todo «una forma de autoayuda para escapar de la pobreza en circunstancias particulares».<sup>40</sup> A veces, no había otra elección. Y es aún más evidente en otras sociedades situadas en ubicaciones vulnerables. La sociedad nórdica en la que surgieron los vikingos es un ejemplo ilustrativo. Los Estados nórdicos se situaban en los límites de una complicada geografía costera que incluía innumerables fiordos, ríos y una cadena de montañas escarpadas que hacían que el transporte por tierra fuera complicado, cuando no imposible. Los factores geográficos, junto con el crecimiento demográfico, y quizá también un cambio gradual del clima, obligaron a los miembros de esta sociedad a hacerse a la mar como comerciantes o piratas, o ambos, entre los siglos VIII y XI.<sup>41</sup> Al ser culturas guerreras que tenían en la más alta estima los actos individuales de valor en el campo de batalla, los Estados nórdicos libraban con frecuencia guerras entre ellos: los daneses contra los suecos, los suecos contra los noruegos, los noruegos contra los daneses. Muchas de estas guerras incluían batallas navales y frecuentes incursiones marítimas que arrasaban los asentamientos costeros. Por ejemplo, en las excavaciones arqueológicas realizadas en la isla sueca de Gotland se han hallado muchos tesoros enterrados que contienen oro, plata y otros objetos valiosos y datan de este inestable período. Era solo cuestión de tiempo que estas incursiones costeras se extendieran a



las costas más lucrativas de Gran Bretaña, Irlanda y la Europa continental.

La madre naturaleza no solo empuja a sociedades enteras hacia la piratería, sino que a menudo también las «atrae» hacia ella al ofrecer un entorno que facilita enormemente las incursiones marítimas. Las múltiples islas pequeñas que salpican el Caribe, el mar de la China Meridional o las aguas situadas entre Grecia y el Levante son un buen ejemplo de ello: muchas de ellas se encuentran en grandes vías de comunicación marítimas y, por tanto, son lugares perfectos para tender una emboscada o simplemente esperar a que aparezca un barco incauto. En el Mediterráneo, las islas del Egeo eran ideales para ello. La zona entre Lesbos, Ténedos y los Dardanelos controla la convergencia de tres importantes rutas marítimas que conectaban Constantinopla con los otros grandes puertos del Mediterráneo: una desde Venecia a través del mar Adriático, una segunda desde Berbería y Alejandría bordeando el Levante y Asia Menor, y una tercera a través de las Cícladas y Quíos. En la región de las islas del Egeo, estas rutas pasaban por aguas confinadas, que eran aún más traicioneras debido a las impredecibles borrascas, las fuertes corrientes y los peligrosos arrecifes. «En los períodos del año de máxima actividad para la navegación, en especial en primavera y de nuevo en otoño, estos sectores debían de estar atestados de barcos», convirtiéndolos en «las zonas de operaciones predilectas de piratas y corsarios de todo pelaje».<sup>42</sup>

En el norte, las costas del mar del Norte y del Báltico también ofrecían numerosos lugares para esconderse en forma de ensenadas, pequeñas rocas y arrecifes, así como marismas en las que un barco pirata o corsario podía ocultarse y esperar a que apareciera su presa. Las islas del Canal (Jersey, Guernsey, Alderney y Sark) eran especialmente adecuadas para la piratería: Eustaquio el Monje convirtió esta última en su base de operaciones porque estaba perfectamente situada para interceptar el tráfico marítimo. La práctica de permanecer cerca de la costa en estos primeros días de la navegación durante la Baja Edad Media hacía que

a todos los marinos excepto a los más experimentados les resultara bastante difícil evitar estos evidentes focos de piratería; en cualquier caso, no siempre era posible, ya que para arribar a determinados destinos era necesario pasar por zonas de peligro. Por ejemplo, las dos grandes islas de Selandia y Fionia formaban un «cuello de botella marítimo» en el Kattegat (el angosto mar que va del mar del Norte al mar Báltico), permitiendo solo tres estrechas rutas de entrada y salida del Báltico: el Øresund, el Gran Belt y el Pequeño Belt, conocidos conjuntamente como los estrechos daneses. En los tiempos de los Hermanos de las vituallas y los Likedeelers, estas aguas eran tan conocidas por los ataques de los piratas, que los mercantes que pasaban por ellas por lo común navegaban en convoy para protegerse mutuamente.

En los mares orientales, los frondosos manglares, como los de las costas del estrecho de Malaca (otro formidable cuello de botella marítimo) y el mar de Andamán, permitían a los piratas tender emboscadas y desaparecer aparentemente sin dejar rastro tras un ataque rápido.

Bab el-Mandeb («Puerta de las Lamentaciones»), que conecta el mar Rojo con el golfo de Adén, y el estrecho de Ormuz, que conecta el golfo Pérsico con el océano Índico occidental, son cuellos de botella marítimos que se hicieron famosos por ser lugares proclives a la piratería. Los atolones, los arrecifes y los islotes desempeñaron un papel similar, al permitir a los barcos más pequeños escapar al tiempo que impedían a los más grandes navegar por las angostas y someras vías de navegación que se abrían entre ellos. Mucho más tarde, en el siglo XIX, el capitán Henry Keppel de la Marina Real afirmó bromeando que «tan cierto como que abundan las arañas allí donde hay recovecos y grietas, también han surgido piratas dondequiera que exista un enjambre de islas que ofrezcan ensenadas y bajíos, cabos, rocas y arrecifes; facilidades, en suma, para acechar, sorprender, atacar y escapar».<sup>43</sup> Aunque Keppel estaba hablando de los piratas contra los que luchó en el siglo XIX, muy bien podría haber estado refiriéndose a los de la Baja Edad Media quinientos años antes.

Pese a la influencia que tuvieron los factores ambientales en el desarrollo de la piratería, no se puede atribuir a estos toda la culpa: quienes optaron por convertirse en piratas seguían teniendo otra opción. Los sardos, por ejemplo, dieron la espalda a su litoral y se convirtieron en una sociedad pastoril en lugar de transformar Cerdeña en una guarida de piratas.<sup>44</sup> Incluso los vikingos, situados en los límites de una geografía costera complicada, podrían haber optado por ser comerciantes, sin ampliar sus actividades a las incursiones marítimas.

### *Avistar barcos en el mar*

Para dedicarse a la vida pirata se necesita en primer lugar disponer de un barco desde el que robar y saquear. En la época medieval, cuando se trataba de una banda de piratas de nueva creación, este problema se solía resolver instigando un motín a bordo de un barco mercante o un buque de guerra, o robando un navío apropiado pero desprotegido que estuviera fondeado. Muchos piratas comenzaron a operar siguiendo uno de estos dos métodos. Lamentablemente, sin embargo, las fuentes que cubren la Edad Media no explican con detalle los inicios de las bandas de piratas: la información disponible tiende a centrarse en piratas que ya se habían labrado una reputación, como Klaus Störtebeker o Godeke Michel, miembros de los Hermanos de las vituallas y los Likedeelers, o en corsarios como Eustaquio el Monje o don Pero Niño, que consiguieron sus barcos de sus respectivos soberanos. Más adelante veremos ejemplos de piratas de éxito que comenzaron su carrera instigando un motín o robando un navío desprotegido, pero no cabe duda de que esto también ocurría con anterioridad.

Las bandas de piratas ya consolidadas elegían determinado tipo de barco dependiendo de cuáles fueran las aguas en las que operaban. Si se trataba de aguas costeras no muy alejadas de sus propias bases, utilizaban navíos ligeros y rápidos, ya que eran

perfectos para las emboscadas; los uscocos, unos piratas que surcaban el Adriático en el siglo XVI, tenían preferencia por esta razón por unos galeones relativamente pequeños conocidos como *brazzere*. En cambio, cuando sus aguas de operaciones estaban en alta mar, optaban por barcos aptos para la navegación marítima, por lo general los mismos que usaban los comerciantes honrados. Por ejemplo, los Hermanos de las vituallas utilizaban las mismas embarcaciones que la Liga Hanseática, las omnipresentes «cocas», pero con tripulaciones más grandes y con castillos de combate en proa y popa. De ahí que estos barcos piratas fueran exactamente iguales que los buques de guerra de la Liga conocidos como *Friedeschiffe* o «barcos de la paz». Los piratas chinos y japoneses que operaban en el mar de la China Oriental en el mismo período también preferían los barcos mercantes reconvertidos (sobre todo los juncos chinos), debido a su predominio y su apariencia inocente.<sup>45</sup> Para las incursiones costeras rápidas también se empleaban barcos de remos más pequeños, que a menudo reconvertían en navíos de guerra añadiendo una o dos torres de combate en proa y popa, y llevando a bordo una tripulación más grande de lo habitual.

Una vez que los piratas habían conseguido una nave adecuada y salido a la mar, tenían que encontrar su objetivo. Antes de la invención del radar, el avistamiento de un barco dependía de la posición de uno. Según la fórmula matemática habitual, el horizonte observable para una persona de 1,77 metros de altura que se encuentre al nivel del mar es de unos cinco kilómetros; para alguien de la misma altura situado en lo alto de un acantilado de cien metros es de unos cuarenta kilómetros. Como los acantilados solían escasear en alta mar, la alternativa consistía en utilizar la cofa del palo mayor para ampliar artificialmente el campo de visión a entre 15 y 20 kilómetros, dependiendo de la altura del mástil. Aun así, las posibilidades de pasar por alto un objetivo seguían siendo muy altas.

Naturalmente, los piratas forzaban la suerte a su favor eligiendo lugares en los que cabía esperar que iban a encontrarse

con muchos barcos, ya fuera buscándolos a lo largo de las principales rutas marítimas o aguardando al acecho en un escondrijo adecuado para tender una emboscada a una nave desprevenida. A veces, incluso puertos hasta entonces seguros y sus fondeaderos se podían convertir en ubicaciones para emboscadas. El noble genovés del siglo xv Anselme Adorno narra en su cuaderno de viaje la historia de una emboscada fuera de un puerto conocido que en otro tiempo había sido seguro. En mayo de 1470, viajó a Tierra Santa a bordo de un enorme navío genovés de 700 toneladas «bien provisto de cañón, ballestas y jabalinas y... con una tripulación de 110 hombres armados para repeler a los piratas o turcos».<sup>46</sup> Durante la ruta, el barco debía atracar en el puerto sardo de Alguer, pero, debido a su tamaño, tuvo que fondear fuera, y Adorno y sus compañeros de peregrinación utilizaron las chalupas del navío para visitar el puerto, donde no sucedió nada que lamentar. Sin embargo, mientras remaban de regreso, les atacaron de repente unos piratas, que intentaron maniobrar sus propios botes entre las chalupas genovesas y sus «fortalezas flotantes». El capitán del navío genovés salvó la situación con sus decisivas contramedidas: ordenó de inmediato a su tripulación que abriera fuego para disuadirlos de acercarse y envió dos botes con marineros armados para escoltar a los peregrinos sanos y salvos de vuelta a la nave.<sup>47</sup> En otras ocasiones, las tripulaciones y los pasajeros no tenían tanta suerte y acababan siendo capturados, despojados de todos sus objetos de valor, y retenidos como prisioneros hasta que se pagara un rescate.<sup>48</sup>

Algunos piratas estaban mejor organizados e intentaban obtener información previa sobre cuándo un barco con una carga lucrativa iba a hacer su aparición en un lugar determinado para poder tender una emboscada. Se sabe que los piratas uscocos, por ejemplo, tenían avistadores e informantes en los puertos del Adriático, incluso en la propia Venecia. En una ocasión, en septiembre de 1586, el Gobierno veneciano «descubrió que un funcionario administrativo de Lesina, Francesco da Bruzza, era un espía: no solo informaba a los uscocos de la salida de cada buque,

sino que señalaba dónde se podían encontrar mercancías pertenecientes a súbditos turcos». <sup>49</sup>

En el caso de los piratas que operaban en mar abierto, con sus barcos alejados de la costa y fuera de la vista, era preciso cierto grado de cooperación entre ellos. A finales del siglo XIII, los piratas del mar Arábigo, frente a las costas occidentales de la India, intentaban avistar, interceptar y superar las defensas de los navíos mercantes, que en su mayoría seguían navegando pegados a la costa por razones de seguridad. Como recordaba el famoso viajero Marco Polo:

Sabed que este Melibar está a poca distancia de otra provincia llamada Goçurat. Aquí cada año arman 100 bajeles, a la vez que apresan las galeras, pues son piratas de mar. Estos bajeles de corsarios acechan a los mercaderes. Se colocan las naves para esto distantes cinco millas unas de otras, y otras 20 en el lado opuesto... En cuanto otean una nave o grito se hacen una señal luminosa de una a otra, y de esta suerte no hay nave que se les escape. <sup>50</sup>

Marco Polo también describió las contramedidas que adoptaban estos primeros marinos: «Los mercaderes, que conocen las malas artes de estos corsarios... van tan bien armados que... se defienden con fiereza y a veces les causan grandes perjuicios». <sup>51</sup> No obstante, muchos barcos seguían cayendo presa de los piratas. <sup>52</sup>

Para los piratas o corsarios con más iniciativa, o simplemente para los que estuvieran cansados de permanecer al acecho sin avistar ninguna vela, surcar costas conocidas por su tráfico marítimo denso y sus defensas débiles también podía ser una fórmula ganadora. Si el pirata o corsario se consideraba lo suficientemente fuerte, o estaba al mando de una flota pequeña, atacar aldeas y pueblos costeros era otra opción, de nuevo no exenta de riesgos, pero con la ventaja de conocer la ubicación de antemano. Para los corsarios musulmanes y cristianos del Mediterráneo, atacar las costas era una estrategia habitual: la captura de lugareños

para venderlos en los mercados de esclavos formaba parte de su particular modelo de negocio.

De vez en cuando, si un pirata tenía la mala suerte de topar con navíos de guerra en una misión contra la piratería, el cazador se convertía en presa. Otro riesgo que corrían los piratas de cacería era quedarse sin agua potable y víveres lejos de costas propicias. Las galeras que navegaban durante períodos prolongados eran especialmente vulnerables debido a sus enormes tripulaciones, que solían incluir a más de un centenar de remeros, además de un número considerable de marineros y soldados a los que había que aprovisionar. Por ejemplo, una galera ligera con una tripulación de unos doscientos remeros, marineros, soldados y oficiales, que consumiera unos 340 litros de agua al día, normalmente transportaba entre 3.000 y 5.600 litros.<sup>53</sup> Esto indica una autonomía de crucero máxima de solo unas dos semanas antes de que el agua potable se agotara. Como los capitanes corsarios dependían siempre de las condiciones meteorológicas, no siempre podían arribar a un puerto seguro para reabastecer sus galeras. Por ejemplo, en 1404 el corsario castellano don Pero Niño se encontró con su flota, compuesta por varias galeras bien armadas y dotadas de tripulación, atrapada en un islote frente a las costas berberiscas después de que fuertes temporales le hubieran impedido regresar a España. Tras haber logrado que las reservas de agua duraran veinte días, algo asombroso, convenció a su tripulación, por entonces desesperada y sedienta, para intentar conseguir agua en la hostil costa berberisca, pese a correr el riesgo de sufrir una emboscada y acabar siendo aniquilados. Ese día, la suerte estuvo de parte de Pero Niño y su tripulación: justo cuando habían terminado de llenar los barriles con agua potable, tropas musulmanas se abalanzaron sobre ellos.<sup>54</sup> Las galeras escaparon sin que ningún miembro de la tripulación fuera capturado o resultara herido, pero les faltó poco. Este incidente pone de manifiesto lo peligrosa que era la vida del pirata o del corsario incluso antes de haber conseguido encontrar su presa.