

Piratería, corso y la creación del Mediterráneo otomano

Piracy, Privateering, and the Making of the Ottoman Mediterranean

Joshua M. White
University of Virginia

<https://history.virginia.edu/faculty>

Resumen: Este artículo explora el entorno y los desafíos que la piratería y el corso del Mediterráneo otomano plantearon a sus administradores, juristas y víctimas durante los siglos XVI y XVII. Mientras que los corsarios musulmanes del norte de África y los católicos de Malta y Livorno han sido objeto de importantes investigaciones, principalmente empleando fuentes en lengua europea, la experiencia otomana está menos estudiada. Basándose en una amplia gama de fuentes otomanas y estudios recientes, se analizan las causas, manifestaciones y consecuencias de dichas actividades en aguas otomanas. Los corsarios desempeñaron un papel fundamental en las batallas libradas entre otomanos y españoles por la supremacía en el Mediterráneo durante el siglo XVI, incrementándose el alcance de la violencia marítima y su gama de actores a partir de la década de 1570. Tras concluir la tregua con España, la superioridad naval otomana se evaporó a medida que la atención y los recursos militares y financieros se redirigieron a la puesta en marcha de guerras terrestres y el sofocamiento de rebeliones internas hasta la década de 1630. Los otomanos no lograron reprimir la piratería y el corso, que se extendieron por la mitad oriental del Mediterráneo. Sin embargo, su violencia tuvo un impacto significativo en la política exterior e interior y en la teoría y las prácticas legales otomanas. Las cláusulas relativas a la piratería se incluían en todos los tratados comerciales que estos firmaban con otras potencias marítimas, y su contenido e interpretación evolucionaron a medida que cambió la naturaleza de la amenaza. A principios del siglo XVII, juristas islámicos-otomanos de alto rango comenzaron a emitir

opiniones legales en respuesta a preguntas y problemas planteados por la violencia marítima, mientras que los tribunales escucharon litigios civiles igualmente relacionados con esta cuestión. Paradójicamente, la importancia de la ley otomana aumentó con el caos marítimo. Este artículo sostiene que el desafío de la piratería redefinió los límites geográficos y conceptuales del Mediterráneo otomano, no en términos de soberanía o supremacía naval, sino como el espacio dentro del cual reinaba la ley otomana.

Palabras clave: Otomano, Mediterráneo, violencia marítima, piratería, corsario.

Abstract: This article explores the environment and challenges that Ottoman Mediterranean piracy and privateering posed to their administrators, jurists, and victims during the sixteenth and seventeenth- centuries. Whereas the Muslim of North Africa and the Catholic privateers of Malta and Livorno have been the subjects of significant research, mostly on the basis of European-language sources, the Ottoman experience is less well studied. Drawing on a wide range of Ottoman sources and recent scholarship, here the causes, manifestations, and consequences of the said activities in Ottoman waters are analyzed. Privateers played a critical role in the battles for Mediterranean supremacy fought between the Ottomans and Spanish during the sixteenth-century, and the extent of the maritime violence and its range of actors increased after the 1570s. Following the conclusion of a truce with Spain, Ottoman naval superiority evaporated as attention and military and financial resources were re-directed towards the prosecution of land wars and quelling internal rebellions into the 1630s. The Ottomans failed to suppress the piracy and privateering that washed over the eastern half of the Mediterranean. Nevertheless, its violence had a significant impact on Ottoman foreign and domestic policy and on legal theory and practice. Clauses concerning piracy appeared in every commercial treaty that these concluded with maritime powers, and their contents and interpretation evolved as the nature of the threat changed. Around the turn of the seventeenth-century high-ranking Ottoman Islamic jurists began issuing legal opinions in response to the questions and problems posed by maritime violence, while courts heard of related civil litigation. Paradoxically, the importance of Ottoman law increased with the maritime chaos. This article argues that the challenge of piracy redefined the geographical and conceptual limits of the Ottoman Mediterranean, not in terms of sovereignty or naval supremacy, but as the space within which Ottoman law reigned.

Keywords: Ottoman, Mediterranean, Maritime violence, Piracy, privateer.

Para citar este artículo: Joshua M. WHITE: “Piratería, corso y la creación del Mediterráneo otomano”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 10, N° 20 (2021), pp. 95-124.

Recibido 11/03/2021

Aceptado 10/06/2021

Piratería, corso y la creación del Mediterráneo otomano

Joshua M. White

University of Virginia

<https://history.virginia.edu/faculty>

En diciembre de 1604, Nofito, un monje ortodoxo griego del monasterio de Hagia en la isla egea de Andros, compareció ante el magistrado otomano de la isla (*kadi* o cadí). Nofito informó que una fragata corsaria se había apoderado de un barco a la entrada del puerto de Gaurios en Andros y capturado a dos musulmanes que viajaban a bordo, Musa y Cafer. Rápidamente, los corsarios pusieron a Musa en tierra, pero retuvieron su navío y a Cafer. Musa se dirigió directamente al monasterio de Nofito, que envió a un monje a los corsarios para negociar el rescate de Cafer. El coste del rescate fue de veinte monedas de oro, y de otras ocho por el barco de Musa. Luego, Nofito solicitó que se interrogara a Musa –quien lo había acompañado a la corte– sobre lo ocurrido, y éste confirmó su relato. Sus declaraciones se inscribieron en los registros del tribunal y se presentó una copia para los registros de los monjes, prueba documental de la lealtad del monasterio al sultán otomano.¹

Las circunstancias fueron similares, aunque con diferente resultado, en julio de 1629. Mehmed bin Abdülmenan, un comerciante musulmán de Andros, transportaba sal cuando su barco fue capturado por corsarios “enemigos infieles” (*harbi kafir*). Azotados por fuertes vientos, estos echaron anclas en el puerto al pie del monasterio y manifestaron su voluntad de solicitar un rescate por su prisionero. Los monjes informaron al cadí y al vicegobernador de Andros, quienes respondieron ordenándoles que les pagaran hasta 100 *guruş* (monedas de plata, ya fueran reales españoles o pesos de león holandeses) por el rescate de Mehmed. Los monjes reunieron los 100 *guruş* y se los hicieron llegar a los corsarios por medio de la esposa de Mehmed, pero estos exigieron más. Las negociaciones fracasaron, y cuando el tiempo se despejó, zarparon con Mehmed todavía en la bodega del barco con destino a ser vendido en Malta o Livorno, donde los prisioneros ricos y poderosos eran retenidos para pedir rescate por ellos y los menos afortunados eran condenados a la esclavitud en galeras. La noticia del secuestro

¹ Kaireios Library (KL), no. 51 (Evahir/B/1013). Los documentos turcos otomanos de la biblioteca, en su mayoría de la Abadía de Hagia (en turco *Aya manastırı*), están disponibles con facsímiles, transcripciones y breves resúmenes en inglés realizados por Elias Kolovos en <http://androsdocs.ims.forth.gr/>. Elias KOLOVOS: “Les Documents ottomans de la Bibliothèque Kaireios d’Andros (Grèce)”, *Turcica*, 35 (2003), pp. 317–321.

de Mehmed llevó a algunos oficiales locales a hostigar a los monjes, por lo que acudieron al cadí para demostrar que habían intentado comprar la libertad de Mehmed y recibir así una exculpación formal por su fracaso.²

Este tipo de captura de prisioneros a pequeña escala seguida del pago de su rescate en el acto era común en el Mediterráneo otomano en época moderna. Ahorraba a los corsarios el costo de alimentar y transportar a sus prisioneros y, lo que es más importante, la necesidad de anotar la captura en los registros del barco y compartir las ganancias con sus patrocinadores. Además, era de conocimiento común que los monasterios ortodoxos en Andros y otras islas de dominio otomano rescatarían a los cautivos musulmanes para mantener buenas relaciones con los funcionarios estatales, quienes daban a los monasterios una autonomía y autoridad significativas sobre sus comunidades.³ Los dos casos relatados anteriormente son emblemáticos de la prevalencia del corso y la piratería en el corazón del espacio marítimo otomano en este período y el poder permanente de las prácticas legales y los profesionales del derecho pese al —de hecho, quizás debido al— continuo caos que se vivía en el mar.

Andros se encontraba en una vía marítima de suma importancia estratégica. Casi todas las embarcaciones en torno a La Morea, con destino o procedentes de puertos como Salónica, Izmir o Estambul, tenían que pasar por los estrechos que rodeaban Andros.⁴ Sin embargo, la defensa de este corredor crítico era frecuentemente descuidada a finales del siglo XVI y durante el siglo XVII. El archipiélago de las Cícladas atrajo a una variedad de piratas y corsarios tanto locales como extranjeros que apresaban prácticamente todo, desde pequeños barcos de pesca hasta grandes mercantes, y que a fines del siglo XVI se establecieron en las islas de forma permanente. El recorrido anual del almirante imperial otomano por el archipiélago y la ocasional patrulla de galeras estacionadas en las cercanías hicieron poco para disuadir a piratas y corsarios, que se alejaban cuando la armada otomana se acercaba y regresaban después de que se

² KL, no. 111 (10/Z/1038). Sobre el cautiverio y rescate en Malta y Livorno véase Michel FONTENAY: “L’Empire ottoman et le risque corsaire au XVII^e siècle”, *Revue d’histoire moderne et contemporaine*, 32:2 (1985), pp. 185-208; Guillaume CALAFAT y Cesare SANTUS: “Les Avatars Du ‘Turc’. Esclaves et Commerçants Musulmans en Toscane (1600-1750)”, en Jocelyne DAKHLIA y Wolfgang KAISER (eds.), *Les Musulmans dans L’histoire de l’Europe, Tome I: Une Intégration Invisible*, París, Albin Michel, 2011, pp. 471-522; Stephanie NADALO: “Negotiating Slavery in a Tolerant Frontier: Livorno’s Turkish Bagno (1547-1747)”, *Mediaevalia*, 1 (2011), pp. 275-324; Anne BROGINI, “Une activité sous contrôle: l’esclavage à Malte à l’époque modern”, *Cahiers de la Méditerranée*, 87 (2013), pp. 49-61.

³ Sobre la relación entre los monasterios ortodoxos y el centro otomano véase Elizabeth ZACHARIADOU: “Monks and Sailors under the Ottoman Sultans”, *Oriente Moderno*, 20 (2001), pp. 139-151; Eugenia KERMELI: “Central administration versus provincial arbitrary governance: Patmos and Mount Athos monasteries in the 16th-century”, *Byzantine and Modern Greek Studies*, 32 (2008), pp. 189-202. Para ver ejemplos similares entre las islas del Dodecaneso véase Nicolas VATIN y Gilles VEINSTEIN: “«Une bonté unique au monde»: Patmos et son monastère, havre des musulmans en péril (première moitié du XVIII^e siècle)”, *Turcica*, 35 (2003), pp. 9-79.

⁴ Véase Elias KOLOVOS: “Insularity and Island Society in the Ottoman Context: The Case of the Aegean Island of Andros (Sixteenth to Eighteenth-Centuries)”, *Turcica*, 39 (2007), pp. 49-122.

había ido. Los ocasionales esfuerzos otomanos para desalojarlos fracasaron sistemáticamente, y durante los prolongados conflictos otomano-venecianos de la segunda mitad del siglo XVII (1645-1669, 1684-1699), el control otomano de las islas se evaporó por completo.⁵

Pese a todo esto, las conexiones sociales y económicas de las islas con el continente, mantenidas gracias a las instituciones jurídico-administrativas otomanas, aseguraron que incluso después de que los cadíes fueran evacuados por su seguridad, muchos isleños continuaran llevando sus asuntos legales ante los tribunales otomanos, viajando hasta Estambul si era necesario. La tradición de los monasterios de proteger a los musulmanes en peligro y utilizar los servicios de los cadíes para poner de manifiesto su lealtad al sultán persistió durante el periodo bélico. En junio de 1650, por ejemplo, diez remeros musulmanes escaparon de un barco veneciano cuando se detuvo en Andros y buscaron refugio en el monasterio. Los monjes escondieron y alimentaron a los cautivos, transportándolos posteriormente a la isla de Eubea, más segura y controlada por los otomanos, donde los monjes hicieron las gestiones oportunas para que registraran su testimonio ante el cadí local. De hecho, dado que el cadí era su canal de comunicación con el gobierno central en Estambul, los monjes también aprovecharon la oportunidad para quejarse del acoso que sufrían a manos de los corsarios otomanos, pidiendo una supervisión más cercana por parte del almirante imperial otomano.⁶ Aunque acosados por amenazas procedentes de todos lados, ni la retirada de las fuerzas otomanas ni la supresión del cadí local sacaron a los isleños del espacio legal que habitaban.

Pese a que los asaltos marítimos fueron una característica constante de la historia del Mediterráneo que se remontaba hasta la antigüedad, su frecuencia, escala, legalidad y distribución geográfica fueron determinadas por factores ambientales, políticos y económicos. A partir de la guerra otomano-veneciana de 1570-73 y hasta bien entrado el siglo XVIII, una confluencia de estos factores condujo a una explosión de violencia marítima en la mitad oriental de aquel mar. Esta actividad a menudo se regulaba cuidadosamente y se consideraba totalmente justificada, según quién atacaba a quién y si habían recibido autorización legal para hacerlo. Si bien siempre hubo piratas oportunistas de origen local y extranjero, que por definición seleccionaban sus objetivos sin tener en cuenta la fe o la afiliación política, los

⁵ Sobre el dominio otomano en las Cícladas véase B. J. SLOT: *Archipelagus Turbatus: les Cyclades entre colonisation latine et occupation ottomane c. 1500-1718*, Istanbul, Nederlands Historisch-Archaeologisch Instituut te Istanbul, 1982; Nicolas VATIN: “Iles grecques? Iles ottomans?”, en Íd. y Gilles VEINSTEIN (eds.), *Insularités Ottomanes*, París, Maisonneuve & Larose, 2004, pp. 71-89. En relación al almirante imperial otomano véase Elizabeth ZACHARIADOU (ed.): *The Kapudan Pasha: His Office and His Domain: Halcyon Days in Crete IV, a Symposium Held in Rethymnon, 7-9 January 2000*, Rethymnon, Crete University Press, 2002.

⁶ KL, no. 134 (1/B/1060).

corsarios católicos y musulmanes profesionales (*korsan* en turco) que asaltaban los barcos y las costas de enemigos políticos y religiosos –con licencia de un soberano– fueron los practicantes más destacados de esta violencia marítima, operando abiertamente desde puertos mayores y menores a lo largo y ancho de todo el Mediterráneo. Los comerciantes y corsarios del norte de Europa también practicaban activamente las incursiones marítimas en el Mediterráneo, incluida la piratería indiscriminada. Los corsarios de todos los orígenes, independientemente de la autoridad que les otorgara la licencia, con frecuencia excedían sus comisiones y participaban en redadas oportunistas, aunque muchos buscaron justificaciones legales para sus acciones en caso de que posteriormente fueran cuestionados por las autoridades en tierra. La línea divisoria entre el corso y la piratería, entre la guerra justa y la rebelión criminal, estaba determinada políticamente y, por lo tanto, cambiaba constantemente. Como era de esperar, la visión de las capitales imperiales de dónde se encontraba esa línea a menudo divergía de la perspectiva que se tenían sobre la cubierta de un barco corsario.⁷

Otomanos y europeos de todas las religiones se encontraban entre las víctimas de los muchos actores piratas que navegaron por el Mediterráneo otomano, aunque han sido los corsarios norteafricanos y sus víctimas europeas quienes han recibido mayor atención por parte de la historiografía dedicada al estudio de la violencia marítima mediterránea. Debido tanto a la escala como a la duración de las actividades de los llamados corsarios de Berbería y al amplio número de fuentes en idiomas europeos elaboradas por diplomáticos, intermediarios de los rescates, monjes encargados de realizar los canjes y los propios cautivos, los corsarios de las provincias de Argel afiliadas a los otomanos –Túnez y Trípoli– ocupan un lugar preponderante en el imaginario popular y en la erudición, que incluye estudios centrados en las experiencias de diferentes comunidades europeas en cautiverio. Los corsarios del norte de África son seguidos en importancia por sus homólogos católicos en Malta y Livorno, cuyas actividades también fueron ampliamente documentadas, aunque también operaron corsarios católicos en todas partes, desde Mallorca hasta Milos.⁸

⁷ Véase Joshua M. WHITE: *Piracy and Law in the Ottoman Mediterranean*, Stanford, Stanford University Press, 2017; Michel FONTENAY: *La Méditerranée entre la croix et le croissant: Navigation, commerce, course et piraterie, XVIe-XIXe siècle*, Paris, Classiques Garnier, 2010; Janice E. THOMSON: *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns: State-Building and Extraterritorial Violence in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1996; Michel MOLLAT: “De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIVe- XVe siècle),” *Mélanges de l’Ecole française de Rome*, 87:1 (1975), pp. 7-25; Lauren BENTON: “Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism,” *Comparative Studies in Society and History*, 47:4 (2005), pp. 700–724.

⁸ Daniel HERSHENSON: *The Captive Sea: Slavery, Communication, and Commerce in Early Modern Spain and the Mediterranean*, Pennsylvania, University of Pennsylvania Press, 2018; Gillian WEISS: *Captives and Corsairs: France and Slavery in the Early Modern Mediterranean*, Stanford, Stanford University Press, 2011; Nabil MATAR: *Britain and Barbary, 1589-1689*, Gainesville, University Press of Florida, 2005; Salvatore

Como era de esperar, las actividades de los verdaderos piratas del Mediterráneo son menos conocidas. Como no poseían ni licencia soberana ni el libre acceso a la infraestructura portuaria que la legitimidad confería, dejaron huellas sólo en los documentos presentados por sus víctimas y los oficiales que tenían que lidiar con los daños que provocaban. Los desequilibrios en la investigación sobre la violencia marítima en el Mediterráneo se han visto agravados por la confianza de los académicos en fuentes en lengua europea, que ha oscurecido las experiencias de los no europeos y ha privilegiado el Mediterráneo occidental sobre el oriental. En consecuencia, la experiencia otomana de la violencia marítima se estudia menos a fondo, pero un número creciente de artículos y monografías han comenzado a revelar la realidad más compleja del mundo mediterráneo otomano independiente.⁹

En 1574, las costas que se extienden desde la frontera del Adriático con Venecia hasta las fronteras de Marruecos reconocieron formalmente la soberanía del sultán en Estambul. Pero el presente artículo sostiene que no fue simplemente la soberanía lo que convirtió la mitad oriental de la cuenca en el “Mediterráneo otomano”. Tampoco lo fue el poder naval otomano. Las historias de monjes ortodoxos encargados de los rescates y cautivos musulmanes indefensos en Andros demuestran cómo la fuerte disminución de la fuerza naval otomana después de 1580 exacerbó los problemas que surgieron de la débil presencia administrativa en islas escasamente pobladas y las fronteras marítimas distantes. Sin embargo, también nos hablan de la importancia perdurable de la ley otomana, las prácticas legales y los practicantes legales para conectar lugares y personas de todas las religiones.

El Mediterráneo otomano se definió por los límites del alcance de las instituciones legales desarrolladas y controladas por Estambul, y sus fronteras quedaron así desconectadas de la soberanía. Los desacuerdos sobre lo que constituía una incursión legal contribuyeron a la exclusión del norte de África del espacio legal

BONO: *Lumi e corsari: Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia, Morlacchi, 2005; Robert DAVIS: *Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast, and Italy, 1500–1800*, Houndmills, Palgrave-Macmillan, 2003; Ellen FRIEDMAN, *Spanish Captives in North Africa in the Early Modern Age*, Madison, University of Wisconsin Press, 1983.

⁹ Joshua M. WHITE, *Piracy and Law...*; Emrah Safa GÜRKAN: *Sultanın Korsanları: Osmanlı Akdenizi'nde Gaza, Yağma ve Esaret, 1500-1700*, İstanbul, Kronik Kitap, 2018; Nicolas VATIN: “Les Patmiotes face à la piraterie entre le début du XVI^e siècle et la guerre de Crète”, en Bernard HEYBERGER y Albrecht FUESS (eds.), *La Frontière méditerranéenne du XV^e au XVII^e siècle*, Turnhout: Brepols Publishers, 2014, pp. 199–214; Molly GREENE: *Catholic Pirates and Greek Merchants: A Maritime History of the Mediterranean*, Princeton, Princeton University Press, 2010; Idris BOSTAN: *Adriyatik'te Korsanlık: Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler, 1575–1620*, Estambul, Timaş, 2009; Pal FODOR: “Piracy, Ransom Slavery and Trade: French Participation in the liberation of Ottoman slaves from Malta during the 1620s”, *Turcica*, 33 (2001), pp. 119–134; Eyal GINIO: “Piracy and Redemption in the Aegean Sea during the first half of the Eighteenth-century”, *Turcica*, 33 (2001), pp. 135–147; Maurits van den BOOGERT: “Redress for Ottoman Victims of European Privateering: A Case against the Dutch in the Divan-ı Hümayun (1708–1715)”, *Turcica*, 33 (2001), pp. 91–118.

del Mediterráneo otomano en el siglo XVII, incluso cuando la ley y las prácticas legales otomanas continuaron dominando en lugares que con frecuencia se volvían inaccesibles a la autoridad administrativa debido a la amenaza pirata, incluidas las islas egeas más pequeñas y hasta la prisión de esclavos en Malta, donde el negocio del rescate fortaleció en lugar de romper los lazos con las tierras centrales del Imperio Otomano. La ley otomana y el continuo reconocimiento local y extranjero de su supremacía fueron lo que convirtió a la mitad oriental del Mediterráneo en el Mediterráneo otomano.

El ascenso del corso mediterráneo

Las actividades de los corsarios y los irregulares navales jugaron un papel importante en la guerra mediterránea. En el oeste, la caída de la Granada nazarí en 1492 y las posteriores invasiones ibéricas del norte de África desencadenaron una guerra de corso. Los gobernantes de esta última región dieron la bienvenida tanto a los refugiados musulmanes ibéricos como a los aventureros del este, otorgándoles licencia para asaltar barcos y costas españolas a cambio de una parte del botín. El Imperio Otomano pronto se vio involucrado en el conflicto, y aventureros como los famosos hermanos Barbarroja jugaron un papel clave en la incorporación del norte de África al Imperio.¹⁰

Tras tomar el poder de las dinastías musulmanas locales que los habían empleado, estos corsarios tuvieron que enfrentar tanto la hostilidad local hacia su gobierno como la amenaza española, que convirtieron la legitimidad de la soberanía otomana en un refugio atractivo. La conquista en 1517 del sultanato mameluco por el sultán Selim I (1512-1520) puso a Siria y Egipto bajo su autoridad, convirtió a los sultanes otomanos en protectores de las ciudades santas de La Meca y Medina, y reunió el norte y el sur del Mediterráneo oriental por primera vez en casi un milenio. En 1519, Argel se unió formalmente al Imperio Otomano recientemente ampliado a petición de Jeireddín Barbarroja (m. 1546). Al principio, esta adquisición fue simplemente nominal, pero la extensión simbólica de la soberanía otomana a Argel introdujo de lleno al Imperio en los asuntos del norte de África y lo llevó a entrar en conflicto con la dinastía Habsburgo, debido a la unificación temporal de España y el Sacro Imperio Romano Germánico en la persona de Carlos V. El resultado fue más de medio siglo de guerra naval en el norte de África en la que los corsarios desempeñaron un papel fundamental en ambos bandos. Estos sirvieron no solo como auxiliares, sino

¹⁰ Andrew HESS: *The Forgotten Frontier: A History of the Sixteenth-Century Ibero-African Frontier*; Chicago, University of Chicago Press, 1978; Nicolas VATIN: “«Comment êtes-vous apparu, toi et ton frère?» Note sur les origines des frères Barberousse”, *Studia Islamica*, 106:1 (2011), pp. 77–101; Svat SOUCEK: “The Rise of the Barbarossas in North Africa”, *Archivum Ottomanicum*, 3 (1971), pp. 238–250.

también como almirantes, liderando enormes flotas en batalla y en expediciones masivas de captura de esclavos. Comenzando con Barbarroja, quien fue invitado a Estambul por el sultán Solimán (1520-1566) y aceptó el nombramiento como almirante imperial (*kapudan pasha*) en 1533, los corsarios afiliados a los otomanos llevaron a la armada del sultán a sus mayores victorias, incluida la batalla de Préveza en 1538, la conquista de Trípoli en 1551 y la batalla de Los Gelves en 1560.¹¹

Sin embargo, la dependencia otomana de los irregulares navales conllevaba también sus riesgos, como quedó claro en los años posteriores a la derrota en Lepanto el 6 de octubre de 1571. Dos meses después de que los otomanos completaran su conquista del Chipre veneciano –precipitada en parte por la incapacidad de estos últimos para evitar las depredaciones de los corsarios malteses en el área–, las fuerzas navales aliadas de la Santa Liga (principalmente compuesta por Venecia, España, los Caballeros de San Juan y el Papado) destruyeron la flota otomana –comandada en ese momento por un almirante procedente de la corte y no un corsario experimentado– a la entrada del golfo de Patras. Las pérdidas otomanas de barcos y hombres fueron devastadoras.¹²

En consecuencia, el gobierno central otomano tuvo que recurrir a los corsarios con base en el norte de África y a los irregulares navales locales, conocidos como *levend*, para que se encargasen de la defensa costera en el Adriático y el Egeo, para labores de inteligencia y para aplastar las revueltas locales en las islas del Egeo, fomentadas por los venecianos. Aunque algunos recibieron salarios, muchos solo estaban apenas vinculados al estado otomano y fueron compensados únicamente mediante el saqueo. Sin ninguna fuerza disponible para controlarlos o poner freno a sus desmanes, los *levends* podían atacar a las comunidades que eran responsables de proteger siempre que no hubiera un saqueo legítimo, y cuando se restableció la paz con Venecia en 1573, pocos de los que operaban a lo largo de la frontera marítima adriático-jónica aceptaron que la guerra había terminado. Los ataques contra los antiguos enemigos de los otomanos –que ahora se consideraban actos delictivos ilegales– persistieron.¹³ Era una señal de que lo peor estaba por venir.

¹¹ Emrah Safa GÜRKAN: “The Centre and the Frontier: Ottoman Cooperation with the North African Corsairs in the Sixteenth-Century”, *Turkish Historical Review*, 1 (2010), pp. 125-163.

¹² Svat SOUCEK: “Naval Aspects of the Ottoman Conquests of Rhodes, Cyprus and Crete”, *Studia Islamica*, 98/99 (2004), pp. 219-261; Andrew HESS: “The Battle of Lepanto and Its Place in Mediterranean History”, *Past and Present* (1972), pp. 53-73; John GUILMARTIN: *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth-Century*, Londres, Cambridge University Press, 1974.

¹³ El término *levend* tiene muchos significados, incluyendo “aventurero”; su uso se superpuso un poco con el *korsan*, pero tuvo connotaciones negativas en la segunda mitad del siglo XVI y se usó principalmente para describir a los musulmanes otomanos, no a los extranjeros. Véase Joshua M. WHITE, *Piracy and Law...*, pp. 23-44; Mustafa CEZAR: *Osmanlı Tarihinde Levendler*, Istanbul, Çelickilt Matbaası, 1965; Sophia LAIOU: “The Levends of the Sea in the Second Half of the 16th-Century: Some Considerations”, *Archivum Ottomanicum*, 23 (2005/6), pp. 233-247. Nicolas VATIN: “Une Affaire Interne: Le sort et la libération des

Aunque nada pudo reemplazar a los miles de marineros y soldados profesionales perdidos en Lepanto, la flota otomana se reconstruyó rápidamente, y en 1574, al mando del experimentado almirante corsario renegado y superviviente de Lepanto, Kılıç Ali Pasha, se desplegó para conquistar La Goleta española, la fortaleza que protegía la entrada a Túnez. Esta fue la victoria final en la contienda otomano-española por el dominio del norte de África, la cual consolidó la dominación otomana del litoral oriental de Marruecos. Aunque tanto España como el Imperio Otomano continuaron enviando sus flotas de galeras cada año para patrullar sus vecindarios marítimos, esto marcó el final de sus enfrentamientos directos. El costo creciente de la guerra naval contribuyó a la primera de varias quiebras españolas en 1575 y puso a prueba los límites de los recursos financieros, naturales y humanos de los otomanos. Con España enfrentando la revuelta holandesa y los otomanos en guerra con el Irán safávida, los adversarios negociaron una tregua en 1580. Varios años más tarde, Estambul reorganizó las provincias del norte de África haciendo del almirante imperial su enlace con el centro y delegando el control efectivo de su administración, costos operativos e ingresos a los gobiernos provinciales.¹⁴ Estos acontecimientos tuvieron un impacto inmediato y adverso en la seguridad marítima del Mediterráneo.

La reorientación otomana de hombres y recursos hacia una serie de guerras terrestres prolongadas y costosas, primero con Irán (1578-1590), luego con Austria Habsburgo (la llamada “Guerra Larga”, 1591/93-1606), luego con Irán nuevamente (1603-1612, 1615-1618, 1623-1639), así como una serie de destructivas rebeliones en Anatolia, conocidas como las revueltas de Celal (1596-1609), posibilitaron la creciente independencia de los corsarios del norte de África y las provincias que los albergaban, quienes dependían totalmente de los ingresos de asaltar a los enemigos del sultán y, cada vez más, a sus amigos.¹⁵ Al mismo tiempo, dejó el Mediterráneo otomano abierto al ataque de los corsarios católicos y de los *levends* que se suponía debían defender la zona de ellos. Malta, que había soportado un brutal asedio otomano en 1565, se fortaleció contra futuras invasiones y atrajo a contratistas privados de toda la Europa católica, a quienes la Orden de San Juan autorizó para asaltar y esclavizar musulmanes. Los virreinos españoles en Nápoles y Sicilia hicieron lo mismo. El corso fue lo suficientemente rentable y políticamente beneficioso para que Toscana siguiera su ejemplo formando una orden similar a la de Malta, los Caballeros de San Esteban, a expensas de mantener relaciones comerciales formales con los otomanos y transformar

personnes de condition libre illégalement retenues en esclavage sur le territoire ottoman (XVI^e siècle)”, *Turcica*, 33 (2001), pp. 149-190.

¹⁴ Emrah Safa GÜRKAN: “The Centre and the Frontier...”; John GUILMARTIN: op. cit.; Andrew HESS: *Forgotten Frontier...*; cf. Phillip WILLIAMS: *Empire and Holy War in the Mediterranean: The Galley and Maritime Conflict between the Habsburgs and Ottomans*, Londres, I. B. Tauris, 2014.

¹⁵ Para obtener una descripción general narrativa de este período véase Caroline FINKEL: *Osman’s Dream*, Nueva York, Basic Books, 2006, pp. 196–228

el puerto libre de Livorno en un importante centro de tráfico de personas.¹⁶

El desenfrenado auge del corso después de 1580 también coincidió con lo que Fernand Braudel llamó la “Invasión del Norte”: la penetración del Mediterráneo por buques mercantes ingleses y holandeses fuertemente armados, preparados tanto para la piratería como para el comercio.¹⁷ En resumen, la tregua otomano-española y las reorientaciones militares y administrativas a las que dio pie crearon las condiciones para un aumento dramático de la violencia marítima con y sin licencia en el Mediterráneo.

En 1600, los otomanos estaban demasiado ocupados con las guerras y la rebelión como para dedicar mucha atención o recursos a la debilitada flota imperial, la cual ahora rara vez se aventuraba más allá del Egeo. A medida que las batallas de campo dieron paso cada vez más a largos asedios de fortalezas de traza italiana, se hicieron evidentes las limitaciones del sistema tradicional otomano de tenencia de tierras, que asignaba los ingresos de las parcelas de tierra a los soldados de caballería a cambio de sus servicios. Estambul se vio obligada a contratar a un gran número de campesinos como infantería, armarlos con mosquetes, pagarles en efectivo y desmovilizarlos después de la campaña. Satisfacer la urgente necesidad de dinero en efectivo y provisiones para el ejército se hizo mucho más difícil debido a la inflación desenfrenada que se apoderó de todo el Mediterráneo durante este período, así como por los efectos de la “Pequeña Edad de Hielo”, incluidas el hambre, las epidemias zoonóticas y la migración campesina.¹⁸

Estallaron revueltas por requisiciones e impuestos y los irregulares desmovilizados formaron bandas de salteadores que atacaban y luego reclutaban al campesinado. A lo largo de las costas desde Albania hasta Anatolia, el bandidaje adquirió rápidamente una cualidad anfibia: cuadrillas armadas se hicieron a la mar en pequeños botes robados, asaltaron pueblos musulmanes y cristianos cercanos, y

¹⁶ Anne BROGINI: *Malte, Frontière de Chrétienté, 1530-1670*, Roma, Ecole française de Rome, 2006; Mikail ACIPINAR: *Osmanlı İmparatorluğu ve Floransa: Akdeniz’de Diplomasi, Ticaret ve Korsanlık 1453 – 1599*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2016; Franco ANGIOLINI: *I cavalieri e il principe: l’ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, Florencia, Edifir, 1996.

¹⁷ Fernand BRAUDEL: *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, trad. Sian Reynolds, Nueva York, Harper, 1972, Vol. 1, pp. 615–642; también Molly GREENE: “Beyond the Northern Invasion: The Mediterranean in the Seventeenth-Century”, *Past and Present*, 174 (2002), pp. 42-47; Colin HEYWOOD: “The English in the Mediterranean, 1600-1630: A Post-Braudelian Perspective on the “Northern Invasion””, en Maria FUSARO, Colin HEYWOOD y Mohamed-Salah OMRI (eds.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel’s Maritime Legacy*, Londres, I. B. Tauris, 2010, pp. 23-44. Marie-Christine ENGELS: *Merchants, Interlopers, Seamen and Corsairs: The “Flemish” Community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Uitgeverij Verloren, 1997; Virginia LUNSFORD: *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*, Nueva York, Palgrave-Macmillan, 2005.

¹⁸ Sam WHITE: *The Climate of Rebellion in the Early Modern Ottoman Empire*, Cambridge, Cambridge University Press, 2011; Rhoads MURPHEY: *Ottoman Warfare, 1500-1700*, New Brunswick, Rutgers University Press, 1999.

tomaron cautivos que fueron retenidos para pedir rescate u obligados a construir y remar en barcos más grandes para sus captores; quienes de este modo podían pasar rápidamente del bandidaje a pequeña escala, contra sus vecinos otomanos, a la piratería regional. Con cada captura exitosa, la banda podían incrementar su tamaño y expandir su radio de acción, abriendo la posibilidad de desafiar a las autoridades locales o colaborar con ellas en sus esfuerzos para obtener beneficios mutuos. Estos grupos de *levends* y su influencia corruptora en el gobierno local se generalizaron durante este período de múltiples crisis sociales, políticas, económicas y ambientales que se solaparon entre sí, algo de lo que dan buena cuenta los libros de registro de la administración central otomana, llenos de quejas sobre sus depredaciones.¹⁹

Todo esto significó que los corsarios del norte de África y Malta eran libres de continuar sus guerras santas marítimas, prolongando el conflicto que había sido abandonado por las dos superpotencias mediterráneas, mientras que los veleros ingleses y holandeses capturaban gran parte del transporte comercial al interior del Mediterráneo de sus competidores venecianos.²⁰ Los corsarios ingleses y holandeses, liberados de sus compromisos tras de la guerra de Inglaterra con España en 1604 y la “Tregua de los Doce Años” hispano-holandesa en 1609 y por ello carentes de un vinculación estatal, se unieron a sus homónimos de Túnez y Argel, mejorando sus flotas y capacidades con la última tecnología de navegación atlántica. Los veleros de Argel y Túnez, equipados con hileras de cañones a ambos lados, superaron así a las galeras impulsadas por remo en las que los otomanos, venecianos y otros habían confiado tradicionalmente, y los corsarios pronto expandieron su alcance hasta Irlanda e Islandia en las décadas de 1620 y 1630.²¹ La distancia y la falta de capacidad coercitiva hicieron imposible que Estambul ejerciera su autoridad sobre los corsarios radicados en el norte de África. Los administradores otomanos podían, y con frecuencia lo hacían, enviar decretos y cartas a Argel y Túnez ordenando a sus líderes que liberaran a los cautivos y devolvieran los bienes tomados de las potencias con las que el sultán tenía tratados diplomáticos, pero estas eran frecuentemente ignoradas.

El espectacular éxito de estos corsarios ejerció un fuerte atractivo sobre los *levends* con bases a lo largo de las costas del Adriático, Jónico y Egeo, quienes colaboraron con frecuencia en incursiones conjuntas en objetivos cercanos de Venecia y Ragusa. Los *levends* reconocieron que, si establecían las conexiones adecuadas y

¹⁹ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 36-58.

²⁰ Alberto TENENTI: *Piracy and the Decline of Venice, 1580–1615*, Janet Pullan y Brian Pullan (trans.), Berkeley, University of California Press, 1967, pp. 56–86. Maria FUSARO: *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015.

²¹ Alexander de GROOT: “Ottoman North Africa and the Dutch Republic in the seventeenth and eighteenth-centuries”, *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 39 (1985), pp. 131-147. Sobre la incursión de 1627 en Islandia, capitaneada por un renegado holandés con base en Argel, véase Bernard LEWIS: “Corsairs in Iceland”, *Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée*, 15 (1973), pp. 139-144.

ampliaban sus operaciones, podrían unirse a los corsarios de Argel, Túnez y Trípoli; allí se les permitiría atacar objetivos más ricos con menos interferencia de los legisladores en Estambul, todo mientras disfrutaran de un mínimo de legitimidad. Esa legitimidad y el acceso a la infraestructura portuaria y penitenciaria estable que la acompañaba eran importantes para los corsarios musulmanes y cristianos por igual, ya que los máximos beneficios dependían del establecimiento y mantenimiento de una industria recíproca de rescate transmediterráneo, que transformaba a los cautivos en productos aún más valiosos que su trabajo por sí solo y sostenía economías enteras.²²

Si mantener la seguridad marítima y restringir a los corsarios otomanos había sido difícil para el gobierno del sultán en las décadas de 1570 y 1580, en la de 1620 fue prácticamente imposible. En esos años, la propia dinastía enfrentó una serie de desafíos –sultanes menores o incompetentes, deposiciones y el regicidio de Osman II (1618-1622)– que amenazaron su supervivencia.²³ Entonces apareció una nueva amenaza: los ataques piratas cosacos en la costa del Mar Negro de Anatolia a partir de la década de 1610, que llegaron a los alrededores de Estambul en la década de 1620, obligando a las autoridades otomanas a desplegar toda la flota imperial en el Mar Negro para cazarlos, dejando así el Mediterráneo casi completamente indefenso.²⁴ Incluso los corsarios del norte de África se aprovecharon de la ausencia de la armada y saquearon en 1624, 1625 y 1627 el indefenso puerto otomano de Alejandreta (*Iskenderun*) –principal puerto comercial de la importante ciudad comercial de Alepo–, capturando barcos mercantes europeos y robando el importe de los aranceles aduaneros que ya habían sido pagados.²⁵

Dejando a un lado a los *levends* locales, los funcionarios otomanos culpaban a los europeos de toda esta violencia marítima. Desde la perspectiva otomana, era culpa de los ingleses y holandeses y de su tecnología de navegación que los corsarios del norte de África se hubieran convertido en una fuerza tan incontrolable, y los capitanes mercantes ingleses y holandeses eran considerados los piratas más despiadados de todos, ya que a menudo mataban a las tripulaciones de los navíos para eliminar testigos de sus crímenes. Además, en este punto, los corsarios del norte de África eran

²² Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, 23-30, 42-51; Wolfgang KAISER y Guillaume CALAFAT: “The Economy of Ransoming in the Early Modern Mediterranean: A Form of Cross-Cultural Trade between Southern Europe and the Maghreb (Sixteenth to Eighteenth-Centuries)”, en Francesca TRIVELLATO, Lior HALEVI y Catia ANTUNES (eds.), *Religion and Trade: Cross-Cultural Exchanges in World History, 1000-1900*, Oxford, Oxford University Press, 2014, pp. 108–130. Daniel HERSHENZON: “The Political Economy of Ransom in the Early Modern Mediterranean”, *Past & Present*, 231:1 (2016), pp. 61–95.

²³ Caroline FINKEL: op. cit., pp. 197-228.

²⁴ Victor OSTAPCHUK: “The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids”, *Oriente Moderno*, 20 (2001), pp. 23-95.

²⁵ Joshua M. WHITE: “Shifting Winds: Piracy, Diplomacy, and Trade in the Ottoman Mediterranean, 1624–1626”, en Tobias GRAF, Christian ROTH, Gülay TULASOĞLU y Pascal FIRGES (eds.), *Well-Connected Domains*, Brill, 2014, pp. 37–53; Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, 159-160.

predominantemente renegados europeos que no tenían ninguna conexión con la armada otomana y poca lealtad a su sultán en Estambul, como habían demostrado los hechos en Alejandreta, perpetrados por corsarios nacidos en Italia, Argel y Túnez. Mientras tanto, los Caballeros de Malta y los corsarios con licencia que capturaban a miles de musulmanes anualmente junto con muchos barcos y cargamentos de propiedad otomana eran predominantemente franceses, a pesar de que Francia era el aliado europeo más antiguo del Imperio Otomano.²⁶

El colapso de la seguridad en la mitad oriental del Mediterráneo permitió a los corsarios católicos atacar las rutas marítimas vitales que conectaban Estambul y los puertos del Egeo con Egipto y devastar la costa levantina con regularidad, además de operar impunemente desde el archipiélago de las Cícladas. El Mediterráneo otomano, densamente interconectado, también se definió por su vasta actividad comercial interna, y solo las demandas de aprovisionamiento de Estambul requerían de un transporte marítimo constante. Después de 1517, el norte y el sur del Mediterráneo oriental se integraron económicamente, y el arroz, las lentejas, el azúcar, el lino, el café, el aceite, la miel, los esclavos y el oro fluyeron hacia el norte, mientras que materias primas como la madera y una variedad de productos procesados viajaron hacia el sur junto con los ricos peregrinos musulmanes a La Meca y los oficiales otomanos a los puestos provinciales. Incluso con la llegada de comerciantes franceses, ingleses y holandeses en el siglo XVI, quienes gradualmente desplazaron a los italianos anteriormente dominantes, los súbditos otomanos (griegos, armenios, musulmanes y judíos) continuaron controlando gran parte del comercio y el transporte marítimo otomano al interior.²⁷ Si a ello se le suma el comercio marítimo “internacional” de larga distancia, había abundantes objetivos, grandes y pequeños, para piratas y corsarios en el Mediterráneo otomano, incluidas oportunidades para incursiones costeras de esclavos.

En la primera mitad del siglo XVII, los oficiales otomanos en Estambul que querían reprimir la piratería disponían de opciones limitadas. La necesidad de mantener la defensa fronteriza y el acceso a fuerzas auxiliares experimentadas les impidió emprender cualquier esfuerzo coordinado para acabar con las actividades de

²⁶ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 12-14; Alberto TENENTI: op. cit. Sobre los renegados véase Tobias GRAF: *The Sultan's Renegades: Christian-European Converts to Islam and the Making of the Ottoman Elite, 1575-1610*, Oxford, Oxford University Press, 2017; Bartolomé BENNASSAR y Lucile BENNASSAR: *Les chrétiens d'Allah: L'histoire extraordinaire des renégats, XVIe et XVIIe siècles*, París, Perrin, 1989.

²⁷ Molly GREENE: “Beyond the Northern Invasion...”; Eyal GINIO: “When Coffee Brought About Wealth and Prestige: The Impact of Egyptian Trade on Salonica”, *Oriente Moderno*, 25:1 (2006), pp. 93–107; Nelly HANNA: *Making Big Money in 1600: The Life and Times of Isma'il Abu Taqiyya, Egyptian Merchant*, Siracusa, Syracuse University Press, 1998; Daniel GOFFMAN: *Izmir and the Levantine World, 1550-1650*, Seattle, University of Washington Press, 1990; Bruce MASTERS: *The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East: Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo, 1600-1750*, Nueva York, New York University Press, 1988.

los *levends* a lo largo de las costas del Adriático, Jónico y Egeo, al igual que el simple hecho de que el gobierno no tenía las fuerzas o los fondos para hacerlo. Estambul respondió a incidentes particularmente atroces enviando órdenes para encontrar y liberar a súbditos otomanos esclavizados ilegalmente, mientras que diversos gobernadores a lo largo de la frontera ocasionalmente organizaban expediciones contra piratas que operaban desde distritos otomanos vecinos. Tales medidas reactivas no tuvieron mucho efecto de cara a la prevención de futuros ataques hasta que, en 1645, después de más de 70 años de paz formal, el comienzo de una nueva guerra con Venecia proporcionó a los *levends* una vez más objetivos legítimos.²⁸

En 1644, los corsarios malteses capturaron un gran barco otomano con destino a Egipto que transportaba dignatarios, peregrinos y bienes valiosos muy importantes. Los malteses remolcaron su presa a un tramo desierto de la costa de Creta, donde dividieron el botín. Indignado por el ataque, el sultán Ibrahim (1640-1648) decidió responsabilizar a Venecia por no interceptar y capturar a los corsarios cuando desembarcaron en Creta, que era una posesión veneciana. De igual modo que un ataque maltés se utilizó para justificar la invasión otomana de Chipre en 1570, este incidente provocó la invasión otomana de Creta al año siguiente. Pero Creta estaba más lejos del continente otomano y más cerca de Venecia que Chipre, y las capacidades navales otomanas se habían deteriorado significativamente en las décadas intermedias. Lo que se concibió como una breve campaña se prolongó durante casi 24 años, cuando el ejército sitiador se atrincheró fuera de los muros inexpugnables de Candía y la armada veneciana infligió repetidas derrotas a la flota otomana en el Egeo.²⁹

Una guerra que comenzó como represalia por los ataques de corsarios empeoró significativamente la seguridad marítima en el Mediterráneo oriental. Durante el conflicto de 1645-1669, flotas enemigas y corsarios católicos atacaron repetidamente los convoyes que conectaban Egipto y Estambul, mientras que el control de varias islas del Egeo cambiaba constantemente de manos entre Venecia y Estambul. Muchos islotes se vieron doblemente gravados cuando las flotas rivales acudieron a sus puertos para recaudar impuestos, situación que se repitió durante la Guerra de Morea de 1684-1699. A mediados del siglo XVII, África del Norte era de facto independiente, dirigía sus propias relaciones exteriores y firmaba sus tratados con las potencias europeas; los corsarios europeos habían colonizado el archipiélago egeo nominalmente otomano; y el gobierno otomano se vio obligado a contratar flotas europeas para transportar de forma segura a hombres y material entre sus posesiones costeras e insulares. La situación de seguridad siguió siendo precaria hasta bien entrado el siglo XVIII.

²⁸ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 36-59; Nicolas VATIN: “Une Affaire Interne...”.

²⁹ Svat SOUCEK: “Naval Aspects...”; Molly GREENE: “Ruling an Island Without a Navy: A Comparative View of Venetian and Ottoman Crete”, *Oriente Moderno*, 20:1 (2001), pp. 193–207.

La respuesta jurídica y diplomática otomana

Pese a la incapacidad otomana de combatir la piratería de forma efectiva, sí respondieron dinámicamente al desafío que esta presentaba dentro de sus dominios. La piratería tuvo un impacto significativo en la política interior y exterior otomana y en su teoría y práctica legales. Gran parte de la correspondencia de los otomanos con potencias extranjeras y los decretos del Consejo Imperial se referían a la piratería. Especialmente después de 1600, los juristas islámicos otomanos de alto rango emitieron con frecuencia opiniones legales para regular la práctica de la violencia marítima y responder a las preocupaciones de sus víctimas, mientras que los tribunales escucharon todo tipo de litigios civiles relacionados. En el ámbito de las relaciones exteriores, las cláusulas relacionadas con la piratería figuraban en todos los tratados otomanos de amistad y comercio celebrados con potencias marítimas desde finales del siglo XV, abarcando cada vez más aspectos con el tiempo, a medida que evolucionó la naturaleza de la amenaza.

Esos acuerdos diplomáticos, denominados *ahdnames*, regulaban el comercio y establecían los procedimientos mediante los cuales se regían las relaciones entre las potencias y sus súbditos. El término *ahdname* combina la palabra árabe *ahd*, que significa promesa o pacto, con el nombre persa *name*, “carta”, pero los europeos llegaron a referirse a ellos como “capitulaciones”, por las secciones, *capitolo*, en las que estaban divididas.³⁰ Su lenguaje y contenido característicos se concretaron por primera vez en el *ahdname* veneciano de 1482, que estipulaba que los barcos otomanos y venecianos no debían hacerse daño entre sí, y que si «capturaban los barcos de los ladrones (*haramiler*) en cualquier lugar, debería castigarlos y ejecutarlos». También prometía que los buques de guerra otomanos no participarían en la piratería y que los puertos cobrarían fianzas de los capitanes para garantizar su buen comportamiento, con la obligación de restituir cualquier daño arbitrario a pagar de su fianza.³¹ Las cláusulas relevantes se ampliaron repetidamente a lo largo del siglo XVI, a medida que el Imperio Otomano se expandió a expensas de Venecia y las relaciones comerciales otomano-venecianas se intensificaron, incorporando procedimientos para identificar y devolver a los cautivos esclavizados ilegalmente y la carga robada, y reconociendo el

³⁰ En relación a los *ahdnames* véase Alexander de GROOT: “The Historical Development of the Capitulatory Regime in the Ottoman Middle East from the Fifteenth to the Nineteenth-Centuries”, en Maurits van den BOOGERT y Kate FLEET (eds.), *The Ottoman Capitulations: Text and Context*, Rome, Istituto per l’Oriente C. A. Nallino, 2003, pp. 575–604; para los textos *ahdnames* otomano-venecianos véase Hans THEUNISSEN, “Ottoman-Venetian Diplomacy: The Ahd-names. The Historical Background and the Development of a Category of Political-Commercial Instruments together with an Annotated Edition of a Corpus of Relevant Documents”, *Electronic Journal of Oriental Studies*, 1 (1998), pp. 1-698.

³¹ Hans THEUNISSEN: op. cit., p. 375.

derecho a la autodefensa. Estas cláusulas sirvieron de modelo para las partes correspondientes de los *ahdnames* que los otomanos otorgaron por primera vez a Francia (1569), Inglaterra (1580) y la República Holandesa (1612).³²

Sin embargo, el auge del corso en el norte de África planteó un serio desafío a las promesas anti piratería en los *ahdnames*. Como súbditos otomanos, los corsarios estaban legalmente obligados a respetar las garantías de protección del sultán, pero desde el principio resistieron o ignoraron los intentos de Estambul de dictar quiénes debían ser sus enemigos y quiénes sus amigos. Después de que Francia se quejara en 1576 de que los corsarios tunecinos y tripolitanos habían capturado varios barcos franceses, el Consejo Imperial envió decretos al norte de África declarando que los cautivos galos deberían ser liberados y el tratado con Francia respetado.³³ No obstante, órdenes similares con respecto a los ataques contra los franceses tuvieron que enviarse nuevamente a Argel en 1580, 1582, 1586, 1591, y muchas más veces a partir de entonces.³⁴ El gobierno otomano envió ocasionalmente decretos proactivos a Argel, Túnez y Trípoli. En 1588, por ejemplo, reiteró que los ataques a los barcos de Venecia, Inglaterra, Francia y Dubrovnik (Ragusa) y la esclavitud de sus súbditos estaban prohibidos, y ordenó a los corsarios norteafricanos proteger a los comerciantes de estas potencias de acuerdo con sus *ahdnames*.³⁵ Pero esas órdenes parecen haber tenido poco impacto, y los corsarios continuaron violando los *ahdnames* y tomando cautivos protegidos por el tratado.

Inicialmente, la respuesta a esto, y a la creciente amenaza de la piratería en general, fue hacer que el lenguaje de los *ahdnames* fuera aún más completo e inequívoco. En 1595, cuando el sultán Mehmed III (1595-1603) renovó el *ahdname* veneciano, incluyó la siguiente versión actualizada de la antigua cláusula contra la esclavitud:

Si las galeotas de los *levends* del norte de África y los caiques corsarios (*korsan*) de otros lugares van por mar, o si otros ladrones van por tierra y asaltan las islas y otros lugares sujetos a Venecia y capturan a su gente y los toman y los venden en Rumelia o Anatolia o en el norte de África o en otros lugares, o si los usan ellos mismos; ese tipo de esclavo, en posesión de quienquiera que se le encuentre, será arrebatado sin demora y entregado a los representantes del Senado veneciano o sus diputados o sus agentes y los ladrones *levends* (*harami le-*

³² Alexander de GROOT, “Historical Development...”, pp. 596-7; Susan SKILLITER: *William Harborne and the Trade with Turkey 1578-1582: A Documentary Study of the First Anglo-Ottoman Relations*, Oxford, Oxford University Press, 1977, pp. 86-90.

³³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Istanbul (BOA) Mühimme Defteri (MD) 28: 663/270.

³⁴ BOA MD 43: 214/117-9 (27/CA/988); MD 47: 105/41 (7/RA/990); MD 62: 43/14 (14/RA/994); MD 67: 218/84, 362/137 (7/N/999).

³⁵ BOA MD 62: 428/190 (11/RA/996).

vendleri, es decir, piratas) serán capturados y fuertemente castigados, y si ese esclavo se hizo musulmán, será emancipado y liberado.³⁶

Esta cláusula, que apareció de forma sustancialmente similar en los *ahdnames* de dominio otorgados posteriormente a Francia e Inglaterra, identificaba específicamente a las ciudades portuarias del norte de África como unas de las principales fuentes de piratería ilegal y fue el primer caso del uso de la palabra “corsario” (*korsan*) en los *ahdnames*. Reconoció que ciertos *levend/korsan* podían ser considerados corsarios por las autoridades locales en las ciudades portuarias del norte de África o en otros lugares, pero los otomanos los considerarían forajidos cuando violaran el *ahdname*. Siglos de tradición islámica sostuvieron que el inicio de la guerra santa era responsabilidad exclusiva del líder (*imam*) de los musulmanes, un papel reivindicado por el sultán otomano. Estambul alabó como guerreros santos a los corsarios que asaltaron a los enemigos designados de la fe en momentos señalados, pero rechazó la validez de cualquier justificación religiosa cuando los corsarios otomanos, ya fuera con base en el norte de África o en la frontera adriático-jónica, atacaban a los súbditos del sultán o de los poderes a los que el sultán había extendido la paz y la protección. Por esta razón, todos los *ahdnames* también contendrían disposiciones que permitían explícitamente a los poderes receptores defenderse, perseguir y destruir a los corsarios norteafricanos que los amenazarán.³⁷

Aunque la ley de tratados de los *ahdnames* y los decretos del sultán caían dentro de la esfera de la ley imperial sultánica o *kanun*, Estambul recurrió cada vez más al lenguaje de la ley islámica para instar al cumplimiento de las disposiciones de los *ahdnames* a medida que se deterioraba la seguridad marítima. La principal herramienta para ello fue la emisión de una *fatwa* (o *fatua*), una opinión legal, del principal jurista del Imperio Otomano, el muftí de Estambul, conocido como *seyhülislam* (*shayj al-islam*). Preparadas en respuesta a solicitudes de funcionarios gubernamentales, diplomáticos extranjeros o comerciantes (cualesquiera de cualquier religión podían solicitar una *fatwa*), las opiniones resultantes se podían utilizar para respaldar peticiones, decretos sultánicos o litigios, y a menudo se recopilaban en colecciones completas para referencia futura. Las *fatwas* otomanas siempre se enmarcaron como preguntas con respuestas breves, a menudo de sí o no, y por lo general se despojaron de todos los detalles de identificación para que tuvieran la mayor aplicabilidad posible. Hacia 1600, los *seyhülislams* otomanos emitían de forma rutinaria *fatwas* sobre ataques piratas

³⁶ Hans THEUNISSEN: op. cit., pp. 569–570.

³⁷ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 126-33, 162-3. Sobre la *jihād* véase Michael BONNER: *Jihad in Islamic History: Doctrines and Practice*, Princeton, Princeton University Press, 2008.

contra los destinatarios de *ahdnames*.³⁸ Véase por ejemplo la siguiente opinión del *şeyhülislam* Sunullah Efendi (m. 1612), emitida entre 1599 y 1608, muy probablemente en respuesta a un ataque a los venecianos:

Pregunta: Los infieles de un reino de entre los reinos infieles han estado sujetos a su majestad, la *Padişah* del islam, desde la época de los pasados sultanes. Si, a pesar de que hay paz entre ellos y tienen un *ahdname* que prohíbe asaltar las tierras y esclavizar a la gente de unos y otros, algunos individuos del partido del islam se apoderan y hacen cautivos a algunos de los infieles protegidos por tratados antes mencionados, ¿que debe hacerse? **Respuesta:** Los cautivos enfáticamente no deben ser tomados y los que interfieren con los destinatarios de *ahdnames* deben ser encarcelados y castigados severamente.³⁹

Muchas *fatwas* similares acompañaron los decretos otomanos y las cartas de los diplomáticos europeos dirigidas a los principales funcionarios en el norte de África y la frontera marítima adriático-jónica en la primera mitad del siglo XVII.⁴⁰ Pero la paz no era rentable para la industria del corso del norte de África, y aunque se suponía que las fatwas del principal jurista otomano en Estambul tenían la fuerza de la ley en todo el imperio, los gobiernos de Argel y Túnez tenían sus propios juristas en los que se podía confiar para emitir opiniones a favor de la guerra y que se suscribían a una escuela diferente (árabe: *madhab*) de jurisprudencia islámica que la escuela hanafí, favorecida por los otomanos. Las tensiones entre la progresiva hegemonía legal de la escuela de hanafí de Estambul y los juristas islámicos locales, muchos resentidos por la imposición de las prácticas legales otomanas después de la conquista y su marginación dentro de estas, se generalizaron en provincias de habla árabe como Egipto, en el siglo XVI y posteriormente. Sin embargo, a diferencia de Egipto que, aunque gobernada indirectamente tenía sus jueces designados y enviados desde Estambul, las provincias del norte de África al oeste eran administrativamente aún más autónomas y seleccionaban a sus propios jueces y muftíes localmente. Además, aunque los jueces y juristas de la escuela de hanafí también actuaban en Argel, Túnez y Trípoli, la mayoría de la población de la región seguía la escuela de malikí. Todos estos factores significaron que la mayoría de las figuras legales locales, independientemente de la escuela de jurisprudencia que siguieran, respondieran más a las necesidades de las

³⁸ Joshua M. WHITE: “Fetva Diplomacy: The Ottoman Şeyhülislam as Trans-Imperial Intermediary”, *Journal of Early Modern History*, 19:2–3 (2015), pp. 199–221. En relación a *şeyhülislam* véase Colin IMBER: *Ebu’s-Su’ud: The Islamic Legal Tradition*, Stanford, Stanford University Press, 1997.

³⁹ Sunullah Efendi, *Fetava-ı Sunullah Efendi*, Süleymaniye Kütüphanesi (SK), MS H Hüsnü Paşa 502, f. 27a. La colección de *fatwas* de Sunullah Efendi, que estuvo en el cargo de forma intermitente entre 1599 y 1608, fue la primera en contener un número apreciable de éstas relacionadas con la piratería.

⁴⁰ Joshua M. WHITE: “Fetva Diplomacy...”.

administraciones locales que al gobierno central y, en consecuencia, fueran menos receptivas a los esfuerzos de Estambul para obligar a cumplir con los *ahdnames*.⁴¹ Esto fue así debido a que todas las principales potencias comerciales del Mediterráneo habían recibido uno para 1612, y el cumplimiento de sus disposiciones habría dejado a los corsarios con pocos objetivos legítimos y muchos menos ingresos.

En cuanto a Francia, Inglaterra y los Países Bajos, llegar a acuerdos con el norte de África fue esencial para que sus transportes alcanzaran con seguridad el Levante, lo que también generó oportunidades económicas para los comerciantes del Atlántico en el norte de África. Por el contrario, Venecia compartía una extensa frontera terrestre con el Imperio Otomano y una larga historia de intensas relaciones exteriores, pero los comerciantes venecianos no tenían intereses comerciales en aquella región ni motivos para visitar sus puertos. La larga tradición veneciana de férrea defensa contra los corsarios del norte de África, incluida la ejecución de aquellos a los que capturaba, convirtió a sus barcos y territorios en un objetivo predilecto de estos piratas. Mientras que Francia, Inglaterra y los Países Bajos establecieron consulados en Argel y Túnez a principios del siglo XVII para coordinar las relaciones comerciales y diplomáticas (y el pago de rescates), Venecia se basó totalmente, aunque sin éxito, en su red de contactos en Estambul para proteger sus intereses.⁴²

El abismo entre el norte de África y Estambul se agrandaba y durante el caos que rodeó el regicidio en 1622 del sultán Osman II, las potencias atlánticas se movieron para establecer relaciones directas con Argel y Túnez. Lo que comenzó como “acuerdos” mediados por el almirante imperial para honrar el *ahdname*, rápidamente se convirtió en tratados de paz con Inglaterra, asegurando el primero en 1625. Este último condujo a un aumento de los ataques contra los franceses y holandeses, y consecuentemente a esfuerzos aún más intensos de los demás para asegurar sus propios tratados de paz mediante la negociación directa, en lugar de a través de Estambul.⁴³ Las negociaciones con el norte de África decrecieron durante los conflictos superpuestos de la Guerra de los Treinta Años (1618-48), la Guerra Franco-Española (1635-59) y la Guerra Civil Inglesa (1642-51), pero las potencias europeas las

⁴¹ Sobre estas dinámicas, que se estudian mejor para Egipto, véase Reem MASHAL: “Antagonistic Sharī‘as and the Construction of Orthodoxy in Sixteenth-Century Ottoman Cairo,” *Journal of Islamic Studies*, 21:2 (2010), pp. 183–212; James E. BALDWIN: *Islamic Law and Empire in Ottoman Cairo*, Edimburgo, Edinburgh University Press, 2018; Samy AYOUB: *Law, Empire, and the Sultan: Ottoman Imperial Authority and Late Hanafi Jurisprudence*, Oxford, Oxford University Press, 2019. On law and legal practice in North Africa, see below and Jamil ABUN-NASR: *A History of the Maghrib in the Islamic Period*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 162-3.

⁴² Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 140-164; Géraud POUMAREDE: “Naissance d’une institution royale: Les consuls de la nation française en Levant et en Barbarie aux XVIe et XVIIe siècles”, *Annuaire-Bulletin de la société de l’histoire de France*, 1 (2001), pp. 65–128.

⁴³ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 156-160.

retomaron en la década de 1650.⁴⁴ En el ínterin, la independencia de las provincias del norte de África no había hecho más que crecer (los gobernadores ceremoniales enviados a Argel desde Estambul eran habitualmente encarcelados en sus palacios mientras los dictadores militares reinaban de forma suprema) y, como resultado, los tratados posteriores se parecían cada vez más a aquellos entre potencias soberanas que no necesitaban buscar orientación en Estambul.

Aunque los tratados fueron repetidamente incumplidos, transformaron la relación entre Estambul, el norte de África y los estados europeos. Estambul nunca admitiría que los *ahdnames* no eran aplicados en Argel, Túnez y Trípoli, pero no impidió que las potencias europeas trataran directamente con el norte de África. Una vez que esos poderes lo hicieron y demostraron su voluntad de pagar rescates, Venecia ya no podía esperar que su *ahdname* se mantuviera en el norte de África sobre la base de los decretos del sultán o las *fatwas* de sus juristas, lo que debilitó aún más el poder simbólico de ambos. Al comienzo de la guerra por Creta en 1645, Estambul ya no tenía voz significativa en las decisiones del norte de África de declarar la guerra o hacer la paz.⁴⁵

Los corsarios de aquella región no solo atacaban a sujetos protegidos por *ahdnames* sino que ignoraban los salvoconductos emitidos en nombre del sultán, que eran esenciales para la repatriación de los cautivos otomanos. Por ejemplo, en 1630, Memi Reis, un corsario afincado en la costa de Libia y capitán de un *bertone*, velero de tres mástiles introducido por los ingleses en el norte de África una generación anterior, interceptó el barco de dos agentes de rescate cristianos, Manol Reis y Duka Reis. Habían salido de Esmirna hacia Malta llevando los rescates de diecisiete musulmanes otomanos cautivos junto con su propio capital y una caja de documentos legales emitidos por el cadí de Esmirna, incluidos acuerdos de fianza, recibos de rescate y salvoconductos que les permitían cargar mercancías en Izmir, porque los corredores a menudo usaban el dinero del rescate para comprar bienes que podían venderse de manera rentable en su destino. Pero Memi Reis ignoró la documentación del cadí y se apoderó de los rescates, la carga, siete pasajeros franceses, el barco y su tripulación. Prácticamente todos los agentes de rescate que operaban entre los dominios otomanos y Malta eran cristianos, y aunque algunos procedían de islas controladas por los otomanos como Quíos y Mitilene, muchos eran franceses, italianos o incluso malteses. Su capacidad para mover capital de manera segura era esencial para el funcionamiento de la industria de los rescates, por lo que se esperaba que los corsarios respetaran su

⁴⁴ Daniel PANZAC: *Barbary Corsairs: The End of a Legend, 1800–1820*, Leiden, Brill, 2005, p. 31; Guillaume CALAFAT: “Ottoman North Africa and *Ius Publicum Europaeum*: The Case of the Treaties of Peace and Trade (1600–1750)”, en Antonella ALIMENTO (ed.), *War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the Seventeenth and Eighteenth-Centuries*, Milán, Franco Angeli, 2011, pp. 171–188. No hubo nuevos tratados entre 1628 y 1658.

⁴⁵ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 140-179.

documentación independientemente de su origen. Las acciones de Memi Reis llevaron a que el sultán emitiera un decreto destinado al gobernador en Fezzan, ordenándole devolver el barco de Manol y Duka y su contenido, liberar a los pasajeros y la tripulación, y garantizar que los documentos emitidos por los jueces otomanos y las órdenes imperiales se respetaran en el futuro.⁴⁶ Sin embargo, las acciones de Memi Reis sugerían que éste tenía poco que temer de Estambul.

El creciente desprecio de los corsarios por los deseos del sultán provocó cambios en los *ahdnames* y varios edictos complementarios contra la piratería que, en conjunto, dieron nueva forma al Mediterráneo otomano. A mediados del siglo XVII, Estambul había concedido explícitamente a todos los destinatarios de los *ahdnames* permiso para defenderse de los corsarios del norte de África y perseguirlos hasta los puertos otomanos si era necesario. Estambul mantuvo su tradicional obligación (violada con frecuencia) de negar refugio a piratas y corsarios rebeldes y prometió devolver los bienes robados y a los cautivos protegidos por tratados que estos llevaran a los puertos otomanos, pero negó cualquier responsabilidad por las acciones independientes llevadas a cabo por los corsarios. Los puertos del norte de África ya no debían considerarse puertos otomanos y sus corsarios ya no disfrutaban de las protecciones que en teoría recibían por ser súbditos otomanos. Como resultado, cuando las armadas europeas se hicieron lo suficientemente fuertes en la segunda mitad del siglo XVII como para organizar repetidamente expediciones punitivas contra Argel, Túnez y Trípoli, bombardeándolas hasta que se sometieron a nuevos tratados cada vez más desfavorables, hubo pocas quejas de Estambul.⁴⁷

Si las disputas derivadas de la violencia marítima, incluyendo la distinción entre lo que constituía una incursión legal y la piratería, contribuyeron a la exclusión gradual del norte de África y sus corsarios del Mediterráneo otomano, paralelamente aumentaron la importancia de la ley y la práctica legales otomanas dentro de este espacio marítimo. Incapaces de evitar la piratería, los otomanos y quienes viajaban y comerciaban en sus dominios aún tenían que vivir con sus consecuencias. Las disputas sobre quién tenía el derecho legal a la propiedad que había sido robada por piratas o corsarios, especialmente si había cambiado de manos varias veces antes de reaparecer en un puerto en posesión de alguien que no era su propietario original, surgieron con una frecuencia creciente a partir de finales de siglo XVI, cuando los tribunales escucharon demandas y los juristas recibieron solicitudes de sus *fatwas*.⁴⁸

⁴⁶ Murat ŞENER (ed.): *85 Numaralı Mühimme Defteri (1040–1041 (1042)/1630–1631 (1632))*, Ankara, T. C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2002, p. 52 (8/CA/1040); sobre agentes de rescate véase Pal FODOR: op. cit.; Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 60-99.

⁴⁷ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 140-179.

⁴⁸ Joshua M. WHITE: “Litigating Disputes over Ships and Cargo in Early Modern Ottoman Courts”, *Quaderni Storici*, 51:3 (2016), pp. 701–726.

La ley otomana, tanto *kanun* (que incluía decretos sultánicos y costumbres locales) como la jurisprudencia islámica hanafí, regían los tribunales que escuchaban disputas sobre barcos y carga resultantes de ataques piratas, resolvían casos de esclavitud impugnada y registraban transacciones de rescate (los tribunales también celebraban juicios contra los acusados de piratería, pero por lo general las autoridades administrativas tenían la responsabilidad de aprehender, sentenciar y castigar a los piratas por sus delitos).⁴⁹ La jurisprudencia islámica otomana hanafí concibió un mundo dividido en zonas mutuamente excluyentes de paz y guerra continua: la Morada del Islam (*darülislam*), las tierras bajo dominio musulmán, y la Morada de la Guerra (*darülharb*), las tierras aún por conquistar. Se podría hacer la paz con las partes constituyentes de la Morada de la Guerra y los súbditos de sus estados podrían recibir dispensa para viajar con seguridad dentro de la Morada del Islam. Las garantías hechas en los *ahdnames* no entraban en conflicto de ninguna manera con la jurisprudencia islámica, como las *fatwas* de los *şeyhülislams* enfatizaron repetidamente.⁵⁰ Sin embargo, mientras que los *ahdnames* trataban con soberanos y sus súbditos y distinguían entre piratería indiscriminada y corso legítimo de la misma manera que lo hacían los juristas europeos —los otomanos reconocían a los corsarios católicos como *korsan* al igual que lo hacían con los suyos propios—, la jurisprudencia islámica tampoco podía diferenciar a los corsarios extranjeros operando con la autorización de piratas extranjeros sin licencia —ambos eran simplemente “enemigos infieles”— ni reconocía los derechos de propiedad dentro de la Morada de la Guerra. Esto significaba que la resolución de disputas sobre la propiedad saqueada seguía un conjunto de reglas muy diferente en los tribunales otomanos que en los de Europa, donde la legitimidad de la expropiación determinaría si el antiguo propietario tenía derecho a reclamar su propiedad (es decir, una incautación pirata, ilegítima, impedía una transferencia legal de propiedad, y su antiguo dueño podía reclamar la devolución de su propiedad sin costo). En la jurisprudencia islámica otomana, la cuestión decisiva era si la propiedad había sido trasladada por la fuerza por los “enemigos infieles” de la Morada del Islam a la Morada de la Guerra antes de que tuviera lugar cualquier transferencia. Si era así, el reclamo del nuevo propietario se imponía (aunque el antiguo propietario tenía derecho a recomprarlo al costo), y si no, el antiguo

⁴⁹ Sobre la ley otomana y la relación entre ver *kanun* y *shari'a* véase Guy BURAK: *The Second Formation of Islamic Law: The Hanafî School in the Early Modern Ottoman Empire*, Nueva York, Cambridge University Press, 2015; Boğaç A. ERGENE: “Qanun and Sharia”, en Rudolph PETERS y Peri BEARMEN (eds.), *The Ashgate Research Companion to Islamic Law*, Burlington, Ashgate, 2014, pp. 109-122; Haim GERBER: “Sharia, Kanun and Custom in the Ottoman Law: The Court Records of 17th-Century Bursa”, *International Journal of Turkish Studies*, 2:1 (1981), pp. 131-47. Sobre la demanda y enjuiciamiento de piratas consultar Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 239-246, 252-258.

⁵⁰ Colin IMBER: *op. cit.*

propietario podía reclamar la propiedad de forma gratuita.⁵¹

El aumento de la violencia marítima en el siglo XVII y la complejidad de las cuestiones que planteó, llevaron a súbditos otomanos y extranjeros de todas las religiones a solicitar *fatwas* del *şeyhülislam*, y fue a través de éstas –que no eran tratados legales similares a los de contemporáneos europeos como Alberico Gentili (m. 1608) y Hugo Grocio (m. 1645)– que el derecho marítimo otomano se desarrolló y desplegó.⁵² Hay que considerar, por ejemplo, las siguientes *fatwas* interrelacionadas que datan de 1651, durante el mandato del *şeyhülislam* Karaçelebizade:

Pregunta: Los infieles enemigos capturan el barco de Zeyd en el mar, pero no lo llevan a la Morada de la Guerra; después, si se lo dan como regalo a Amr el zimmi (es decir, un vasallo otomano cristiano), ¿Zeyd puede tomar el barco de Amr gratis? Respuesta: si.

Pregunta: Los infieles enemigos se apoderan del barco de Zeyd y, después de llevarlo a la Morada de la Guerra, Amr compra el barco a los enemigos y lo lleva a la Morada del Islam. Después, si vende el barco a Bekir por una cierta cantidad de dinero y Zeyd lo ve, ¿puede darle esa misma cantidad de dinero a Bekir y tomar el barco de Bekir? Respuesta: si.

Pregunta: Los infieles enemigos se apoderan del barco de Zeyd y, después de llevarlo a la Morada de la Guerra, Amr compra parte del cargamento del barco a los enemigos dentro de la Morada de la Guerra por un precio conocido. Si Amr lleva ese cargamento a la Morada del Islam y está dispuesto a dárselo a Zeyd por el precio antes mencionado, ¿Zeyd puede rechazarlo y tomar el cargamento gratis? Respuesta: no.⁵³

Casi todas las colecciones de *fatwas* de *şeyhülislam* compiladas después de 1600 contienen un número significativo de opiniones similares relacionadas con la piratería, con sus seudónimos estandarizados y respuestas de una palabra, para referencia de litigantes, estudiantes de derecho y jueces.⁵⁴ El procedimiento probatorio islámico otomano, que generalmente requería el testimonio en persona de al menos dos testigos (que tenían que ser hombres musulmanes si el acusado era uno de ellos) para que el cadí dictara su juicio (generalmente de inmediato), hizo que fuera excepcionalmente difícil para los demandantes fundamentar las reclamaciones en los tribunales

⁵¹ Joshua M. WHITE: “Litigating Disputes...”; Íd.: *Piracy and Law...*, pp.140

⁵² Para obtener una descripción general de las contribuciones de Gentili y Grotius véase Valentina VADI: *War and Peace: Alberico Gentili and the Early Modern Law of Nations*, Leiden, Brill, 2020, pp. 273-328, 450-495.

⁵³ Karaçelebizade Abdülaziz bin Hüsameddin el-Istanbuli, *Al-Fetava*, SK MS Şehid Ali Paşa 1048-1, f. 35b-36a.

⁵⁴ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 180-220.

otomanos sobre si la propiedad había sido trasladada o no a la Morada de la Guerra. Sin embargo, una *fatwa* de apoyo podía ayudar con las demandas u obviar la necesidad de un litigio por completo. De hecho, el litigio era solo una de las muchas vías para la resolución de disputas, que incluían arbitraje, mediación, tribunales comunales, tribunales consulares y el Consejo Imperial Otomano, que se duplicó como el más alto órgano judicial del imperio y el lugar preferido para resolver disputas que involucraran a extranjeros.⁵⁵

El Mediterráneo otomano fue un espacio legal plural presidido por las autoridades legales-religiosas islámicas otomanas. A las comunidades otomanas no musulmanas se les permitió operar sus propios tribunales eclesiásticos y comunales, pero los cadíes confirmaban los fallos de esos tribunales, proporcionando espacios para apelar y emitiendo documentos legales que eran aceptables en todo el mundo mediterráneo otomano, incluso en esos mismos tribunales comunales.⁵⁶ En su función como notarios, podían preparar recibos, deposiciones e informes que tenían una amplia variedad de aplicaciones comerciales, personales y políticas, incluida la creación de registro documental de incidentes y respuestas piráticos, como los solicitados por los monjes Andros. Los comerciantes europeos que llegaban a los puertos solían acudir al cadí local para documentar sus encuentros con piratas, lo que generaba un informe que podía ser ampliamente difundido y comprendido por toda la gama de autoridades políticas y legales del Mediterráneo otomano. Los registros judiciales otomanos demuestran que quienes recurrieron a los tribunales, ya fueran súbditos otomanos o extranjeros, tuvieron acceso a un conocimiento significativo del procedimiento legal islámico y las preguntas clave –ejemplificadas en *fatwas* como las anteriores–, que determinaron el resultado de sus casos.⁵⁷ En resumen, los cadíes fueron parte integral e ineludible para el buen funcionamiento de las relaciones entre comunidades religiosas y el comercio internacional.

Sin embargo, los propios cadíes eran excepcionalmente vulnerables a la captura, no solo cuando viajaban por mar hacia o desde Estambul y sus puestos, que rotaban regularmente, sino también en islas donde a veces eran los únicos musulmanes o representantes de la autoridad otomana. La experiencia del cadí de Naxos, Ebubekir Efendi, que fue secuestrado por bandidos locales en 1631 y entregado a corsarios

⁵⁵ *Ibidem*, pp. 221-240; Maurits van den BOOGERT: *op. cit.*; Tommaso STEFINI: “Ottoman Merchants in Dispute with the Republic of Venice at the End of the 16th-Century: Some Glances on the Contested Regime of the Capitulations”, *Turcica*, 46 (2015), pp. 153–176.

⁵⁶ Sobre el “pluralismo legal” véase Lauren BENTON: *Law and Colonial Cultures: Legal Regimes in World History, 1400-1900*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002, p. 8. Para el contexto otomano véase Eugenia KERMELI: “The Right to Choice: Ottoman Justice vis-a-vis Ecclesiastical and Communal Justice in the Balkans, Seventeenth-Nineteenth-Centuries”, en *Studies in Islamic law: a festschrift for Colin Imber*, Oxford, 2007, pp. 165-210.

⁵⁷ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 221-264.

“enemigos infieles” para su transporte a Malta, fue compartida por muchos otros a finales del siglo XVI y hasta el siglo XVIII.⁵⁸ Ebubekir Efendi se habría unido a otros cadíes cautivos en la prisión de esclavos donde, mientras esperaba su propio rescate, habría ayudado a organizar y documentar préstamos, acuerdos de fianza y asignaciones de agencia legal entre cautivos musulmanes otomanos, captores católicos y una variedad de corredores de rescate cristianos. Con el pleno conocimiento y aprobación de las autoridades de Malta, los cadíes dirigieron un tribunal otomano de facto en la prisión, de modo que los cautivos y sus agentes de rescate tuvieran los documentos testimoniales que necesitaban para hacer cumplir sus contratos una vez que regresaran al Imperio.⁵⁹

Los registros judiciales de Estambul y otros lugares lo confirman, con transacciones entre los intermediarios y las familias de los cautivos en el continente otomano que exigían la emisión de documentos del “cadí de Malta” para demostrar que se habían pagado los rescates, y los intermediarios utilizaban esos documentos y sus testigos, es decir, otros prisioneros musulmanes a los que habían liberado, para ganar juicios para el reembolso de préstamos morosos. Los documentos presentados por los cadíes de Malta eran distintivos únicamente en la medida en que la firma del cadí, que indicaba el nombre y el cargo del autor, revelaba su estado de cautivo. Por ejemplo, Ahmed bin Ali escribió en 1628 que él era «anteriormente el cadí titular del protegido Üsküb (Skopje), actualmente cautivo en Malta, que Dios Todopoderoso lo libere». En 1688, el cautivo Abdülbaki firmó sus documentos, admitidos como prueba en el tribunal principal de Malta, simplemente como “el cadí de Malta por aprobación”.⁶⁰ Sorprendentemente, incluso en los tribunales malteses, se podía llamar a los cadíes a testificar y sus documentos se podían utilizar como prueba en disputas entre prisioneros, captores y agentes de rescate.

Paradójicamente, aunque Malta nunca fue conquistada por los otomanos, estaba estrechamente ligada a su mundo legal. Dado que la economía de Malta dependía del buen funcionamiento de la industria del rescate, también lo hacía de la unidad y la aceptabilidad universal de la práctica jurídica y los profesionales otomanos. Los cadíes cautivos funcionaban como representantes de pleno derecho de la autoridad y la ley otomanas, como si estuvieran operando dentro de la red centralmente controlada y

⁵⁸ 85 *Numaralı Mühimme Defteri*, p. 341. Véase también la narrativa del cautiverio de *kadi* Ma’cûncizâde Mustafa Efendi; Hayri Gökşin ÖZKORAY (ed. y trans.): *Le captif de Malte: récit autobiographique d’un cadí ottoman*, Toulouse, Anacharsis Éditions, 2019.

⁵⁹ Joshua M. WHITE: *Piracy and Law...*, pp. 60-99; Pal FODOR: op. cit.; Godfrey WETTINGER: *Slavery in the Islands of Malta and Gozo ca. 1000-1812*, Malta, Publishers Enterprises Group, 2002, pp. 59-61.

⁶⁰ Archivos Nacionales de Malta, Magna Curia Castellania, Acta Originalia, vol. 537, f. 57r. Por lo tanto, no está claro si Abdülbaki había servido anteriormente como cadí o si fue seleccionado entre los prisioneros con educación jurídica para desempeñar el cargo. Siempre existió la necesidad de un “cadí de Malta”, independientemente de si había algún cadí de profesión encarcelado en la isla.

designada de jueces otomanos. Por el contrario, Argel, Túnez y Trípoli, aunque nominalmente provincias otomanas, no formaban parte de esta red. A diferencia del resto del imperio, Estambul no designó a los cadíes para puestos en el norte de África, donde los gobiernos locales seleccionaban de forma independiente a sus propios jueces, del mismo modo que seguían a sus propios juristas.⁶¹ La violencia marítima dio forma al Mediterráneo otomano de formas sorprendentes e inesperadas.

Conclusión

En el siglo XVIII, el Imperio Otomano adoptó una política de neutralidad en un esfuerzo por preservar la paz en sus aguas, y decretó que, en tiempos de guerra, los corsarios no eran bienvenidos en determinadas áreas. Si los corsarios apresaban navíos o capturaban prisioneros en violación de esta política, los representantes del poder que los autorizó estaban obligados a compensar a las víctimas o, de lo contrario, se arriesgarían a sufrir represalias desde Estambul. Por ejemplo, en la década de 1740, el gobierno otomano envió avisos de demarcación de límites (*hududname*) a Argel, Túnez y Trípoli ordenándoles que no permitieran que sus corsarios entraran en el mar Egeo ni tomaran presas dentro de las treinta millas de Creta, el archipiélago del Dodecaneso, Chipre o los puertos continentales del Levante. Después de que un corsario tripolitano capturara un barco veneciano frente a la costa de Creta en 1742, el debate no era si Trípoli tenía derecho a hacer la guerra a Venecia como lo habría hecho un siglo antes, sino si el barco había sido capturado dentro de la zona de exclusión.⁶² Del mismo modo, cuando Gran Bretaña entró en la Guerra de Sucesión de Austria (1740-48) contra Francia en 1744, el gran visir escribió a ambos explicando que, debido a que el sultán no toleraría la guerra «en las aguas de sus bien protegidos dominios [...] es necesario imaginar una línea, que forma el extremo final de los reinos islámicos; es decir, entre la península de Morea y su final el golfo de Sidra, que es el límite occidental de la tierra de Egipto, de modo que en ninguna isla que esté bajo el dominio otomano, ni en ninguna de las aguas al este de esa ni en alta mar, ni en las costas de Rumelia o Asia, se introducirán buques de guerra de corsarios».⁶³ La amenaza de una renovada violencia

⁶¹ Jamil ABUN-NASR: op. cit.; Fatiha LOUALICH: “In the Regency of Algiers: The Human Side of the Algerine Corso”, en Maria FUSARO, Colin HEYWOOD y Mohamed-Salah OMRI (eds.), *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, Londres, I. B. Tauris, 2010, pp. 69-96; Delenda LARGUECHE: “The Mahalla: The Origins of Beylical Sovereignty in Ottoman Tunisia during the Early Modern Period”, *The Journal of North African Studies*, 6:1 (2001), pp.105–116.

⁶² BOA AE,SMHD.I 66 4268 (29/M/1155).

⁶³ Citado en Michael TALBOT: “Ottoman Seas and British Privateers: Defining Maritime Territoriality in the Eighteenth-Century Levant”, en Tobias GRAF, Christian ROTH, Gülay TULASOĞLU y Pascal FIRGES (eds.), *Well-Connected Domains*, Leiden: Brill, 2014, p. 65. Véase también Colin HEYWOOD: “Ottoman Territoriality versus Maritime Usage”, en Nicolas VATIN and Gilles VEINSTEIN (eds.), op. cit., pp. 145-173.

marítima llevó a los otomanos a definir explícitamente la extensión de su espacio marítimo legal, formalizando las fronteras del Mediterráneo otomano que habían tomado forma un siglo antes.

Para entonces, la “edad de oro” de la piratería mediterránea había terminado. La transición de la armada otomana hacia los barcos de vela, que comenzó en la década de 1690, dio sus frutos en las primeras décadas del siglo XVIII, al igual que una nueva y más sólida red de defensas costeras en puntos clave.⁶⁴ Al mismo tiempo, el corso maltés en la mitad oriental del Mediterráneo entró en declive. A medida que los franceses tomaron el control de una mayor proporción del comercio de Levante a fines del siglo XVII, se enfrentaron a una presión cada vez mayor para frenar el corso católico, especialmente cuando los otomanos amenazaron con responsabilizar a Francia de las depredaciones de los franceses que navegaban bajo la bandera de Malta. El creciente número y notable éxito de las demandas presentadas por las víctimas griegas otomanas de los corsarios malteses, que podían apelar y de hecho apelaron las decisiones sobre Malta hasta Roma, redujeron aún más las ganancias, aunque el corso y la piratería en su conjunto aún persistieron en un nivel inferior durante el siglo XIX.⁶⁵

A lo largo de este período, las provincias del norte de África ampliaron drásticamente la lista de estados europeos con los que tenían tratados de paz, incluida Venecia, y sus puertos también diversificaron su comercio. La soberanía otomana se había extendido originalmente al norte de África a lo largo del siglo XVI principalmente en respuesta a la amenaza planteada por los Habsburgo en España e Italia, y el interés y la inversión en el norte de África se desvanecieron con la amenaza de los Habsburgo. La divergencia entre Estambul y el norte de África, que comenzó en la década de 1580, se hizo más pronunciada en las primeras décadas del siglo XVII. Estambul no se opuso cuando las provincias del norte de África comenzaron a rubricar tratados directamente con las potencias europeas en la década de 1620, pero Estambul tampoco se quejó cuando los europeos enviaron regularmente sus flotas para bombardear las ciudades portuarias de Argel, Túnez y Trípoli a partir de la década de 1660. Cuando Francia invadió Argelia en 1830, solo hubo una protesta simbólica de Estambul.⁶⁶

En buena medida, la piratería y el corso básicamente crearon el Mediterráneo otomano. Las medidas legales y diplomáticas, y las necesidades de las víctimas de la piratería dentro del sistema legal plural único en los dominios otomanos, llevaron a la

⁶⁴ Michael TALBOT: “Protecting the Mediterranean: Ottoman Responses to Maritime Violence, 1718-1770”, *Journal of Early Modern History*, 21:4 (2017), pp. 283-317; Yusuf Alperen AYDIN: “The Ottoman Security Parameters for the Aegean Sea (Archipelago) and the Levant in the 18th-Century”, *Osmanlı Araştırmaları*, 45 (2015), pp. 161-184.

⁶⁵ Roderick CAVALIERO: *The Last of the Crusaders: The Knights of St. John and Malta in the Eighteenth-Century*, Londres, Hollis & Carter, 1960; Liam GAUCI: *In the Name of the Prince: Maltese Corsairs 1760-1798*, Malta, Heritage Malta Monographs, 2016.

⁶⁶ Daniel PANZAC: op. cit.; Jamil ABUN-NASR: op. cit., pp. 144-205.

agudización gradual de las fronteras líquidas de su espacio marítimo. Dentro de sus aguas infestadas de piratas, los tratados y decretos del sultán todavía tuvieron fuerza vinculante y la ley islámica otomana y los profesionales legales guiaron las interacciones de los súbditos otomanos y los extranjeros por igual.