



## Storia della pirateria (Raccolta)

Di Mario Veronesi

( da <http://cronologia.leonardo.it/storia/biografie/>)

### Sommario

LE NAVI NELL'ANTICHITA' .....	2
SECONDA PARTE I BUCANIERI - I CORSARI AMERICANI - I PIRATI DELL'OCEANO INDIANO - LE PUNIZIONI - LA NAVIGAZIONE E LE MAPPE - LA VITA IN MARE - LE PROVVISI A BORDO - LA VITA A TERRA - LE ARMI - LE BANDIERE - LA FINE DEI PIRATI - I PIRATI NELLA LETTERATURA - LE DONNE PIRATE .....	15
TERZA PARTE UN PERSONAGGIO PITTORESCO: KHAIR AD-DIN (IL BARBAROSSA "ARABO" L'AMMIRAGLIO DEL SULTANO).....	34
QUARTA PARTE - RUGGERO DI LAURIA - L'AMMIRAGLIO Ghibellino .....	39
QUINTA PARTE - L'EDMEL - L'ULTIMO CORSARO .....	44

## LE NAVI NELL'ANTICHITA'

Le prime navi in grado di tenere il mare risalgono al IV millennio a.C.; erano mosse a remi e la navigazione era facilitata dall'azione di un grosso remo situato a poppa, nel II millennio a.C. i Fenici migliorarono la costruzione delle navi, adottando la chiglia e le costole, verso il VI secolo a.C. furono costruite le prime triremi, e nel V secolo a.C. i greci avevano solo triremi.

I Romani acquisirono l'arte di costruire navi dagli Etruschi; le biremi e triremi (da guerra) romane, erano dotate di torre per arcieri e frombolieri e di una passerella per l'abbordaggio (corvo), per il trasporto delle merci, i Romani impiegavano navi tonde dette onerarie, il cui scafo dalle forme tozze presentava un notevole volume per il carico.

Sulle navi romane, la "panatica" consisteva in orzo cotto e tostato, farina di grano impastata con olio o vino, farina di lino e semi di papavero con miele, cacio impastato con uova, vino per eccitare i rematori e, nelle feste, biscotto, formaggio, aglio e cipolla.

Rematori, marinai e operai, a bordo delle triremi erano al comando del "magister navis" (comandante) e del "submagister" (comandante in seconda); i rematori però dipendevano dal "hortator" che regolava con la voce la cadenza della loro voga.

Il servizio militare in marina era compiuto tra il quattordicesimo e il quarantesimo anno: come adesso vi erano i raffermati, che si chiamavano "evocati", e poi i "veterani" e gli "emeriti" che rimanevano a bordo oltre i limiti d'età.

I Bizantini costruirono navi derivate da quelle romane, che dotarono di due alberi con vela latina. Con tecniche diverse da quelle usate nel Mediterraneo, i Vichinghi costruirono navi dette "drakkar", con forme molto slanciate lunghe 20-25 metri con pescaggio ridotto, attrezzate a remi e a vela.

All'inizio del medioevo si applicarono alle navi da guerra sovrastrutture che consentivano ai combattenti un dominio sull'avversario, in seguito queste sovrastrutture, divennero, parte integrante dello scafo, e servirono come alloggi: nacquero così i castelli di prora e di poppa e le navi "incastellate".

Contemporaneamente fu inventato il timone imperniato sul dritto di poppa, le navi crebbero in dimensione, di forma piena, erano armate di un solo albero con un'enorme vela quadrata, erano poco veloci e navigavano bene solo col vento in poppa, ricorrevano all'uso dei remi in caso di bonaccia e per facilitare le manovre.

L'uso delle armi da fuoco impose maggiore velocità, e capacità manovriera, oltre



all'albero centrale ne fu aggiunto uno più piccolo a prua, poi un terzo a poppa con vela latina, il governo delle vele fu facilitato con l'impiego di cavi e paranchi, la nave così armata poteva allora salpare con qualsiasi vento.

Le caratteristiche acquisite nell'epoca furono conservate dalle navi sino alla fine del periodo velico, accorgimenti vari e in particolare l'aumento della superficie velica, consentirono di disporre di navi molto veloci e sicure.

L'epoca moderna inizia con i primi scafi di ferro, e con l'adozione della propulsione meccanica, la scomparsa delle navi a vela, si attuò gradualmente, e occupò gran parte del XIX secolo, il passaggio tra vela e motore, richiese un lungo periodo, gli armatori e i costruttori, stentavano ad abbandonare un sistema collaudato e affidabile, per uno sconosciuto e pericoloso.

All'inizio il vapore ebbe solo una funzione ausiliaria, in caso di bonaccia o per manovrare in spazi ristretti, ci vollero anni per soppiantare i velieri sulle più importanti rotte oceaniche; per tutto il XIX secolo, i velieri continuavano a crescere e a perfezionarsi, migliorando la loro tenuta, sino ad arrivare ai mitici "clipper" e i maestosi "windjammer", con scafi e alberature metalliche, la vela offriva due vantaggi rispetto al vapore: si serviva di una fonte d'energia inesauribile e gratuita, che non sottraeva spazio alle merci a bordo per far posto al combustibile, e non creava pericoli d'incendi e d'avarie improvvise, a suo sfavore giocavano la dipendenza dal vento, pertanto non garantivano il rispetto dei tempi di viaggio, e la necessità di un maggior numero d'uomini per la manovra a parità di portata.

Nel 1861 la nostra Marina nazionale aveva alcune navi a vela, tra cui le "Golette" Vigilante e Staffetta, e i "Brigantini" Intrepido, Generoso, Eridano, Colombo, Daino, Azzardoso.

La nave Eridano, fu il primo natante della marina sarda, a recarsi nel Pacifico, il Daino svolse un'intensa attività con l'istruzione d'equipaggi marittimi militari e mercantili, furono anche usati per il pattugliamento delle coste, nel debellare il fenomeno del brigantaggio, nel 1868 furono costruite cinque Golette a propulsione mista, con un motore da 175 cavalli, che consentiva gli otto nodi, e da un armamento velico di due alberi a vele auriche.

Alla sua costituzione, la Regia Marina Militare Italiana, si trovò: tre Fregate, sei Corvette, sei Brigantini, cinque Trasporti, due Golette, un Bovo, un Cutter, e circa un milione di tonnellaggio di naviglio velico.

Le navi a vela scomparvero definitivamente solo durante la prima Guerra Mondiale, quando le azioni corsare dei vari belligeranti fecero strage di navi a palo e golette.

## GALEE GALEONI e GALEAZZE

Una descrizione di come si viveva a bordo, tra il XVI e il XVII secolo, c'è lasciata da un capitano delle galere pontificie.



“La galea è lunga, stretta e bassa; ha una sola coperta e sotto è divisa in sei camere: la camera della poppa per i capitani, i gentiluomini e per altre persone di rispetto, lo “scandolaro” è una camera contigua a quella di poppa: vi si conserva una parte dell'arme e delle altre robe della gente di poppa e vi sta anche qualche botte di buon vino.

Dopo lo “scandolaro” è la camera detta compagna, che serve come dispensa, nella quale sta il vino e il companatico, in pratica la carne salata, il formaggio, l'olio, l'aceto, i salumi, il “pagliolo” è la camera dove si tiene il biscotto, la farina, il pane, le fave, il riso, l'acqua, a questa è congiunta la camera di mezzo, nella quale si tengono le vele, una parte del sartame, la mercanzia, le armi. L'ultima è la camera di prora: qui stanno i marinai e le loro robe; il cappellano e il barbiere hanno la loro posta per il dormire e per i medicamenti.

Sopra coperta, la galea è divisa in tre parti: poppa, luogo particolare dei capitani, dei nobili e di quelli che governano il timone; i remaggi, dove sta la ciurma a vogare; prora, innanzi alla quale sta prominente lo sperone, anticamente chiamato rostro”.

Normalmente la galea aveva un equipaggio da 200 a 300 uomini, di cui due terzi alla voga, un primo stato maggiore era costituito dal “sopracòmito” (comandante), da uno o più nobili di poppa, dal padrone, e dal cappellano.

Un secondo stato maggiore era costituito dal “còmito”, da uno o più sotto comiti, di cui uno per la manovra degli alberi, e l'altro per le vele, dal pilota, dal consigliere, da otto timonieri, otto prodieri per la manovra delle ancore e delle vele, otto alighieri addetti alle manovre dei ganci d'accosto (detti appunto alighieri), la razione alimentare di questi uomini, consisteva in due libbre di biscotto, una di carne fresca o mezza di carne salata, mezza di formaggio o quattro sarde, una pinta di vino, un'oncia d'olio.

Gli ufficiali, i timonieri, e le maestranze avevano doppia razione, la carne si mangiava solo il martedì, giovedì e domenica.

I vogatori erano inizialmente uomini liberi, ma poi furono sostituiti da schiavi e da condannati; i pochi liberi, rimasti volontari a bordo, si chiamarono “buonevòglie”, questi godevano d'alcune libertà durante il giorno ma di notte stavano alla catena anche loro; potevano portare i baffi mentre i condannati avevano testa e viso completamente rasati, e gli schiavi avevano un ridicolo ciuffo di capelli al sommo della testa rasata.

I condannati e gli schiavi, erano obbligati a remare senza mai fermarsi per molte ore, spesso per giorni interi, rianimati appena da pezzi di biscotto inzuppati nel vino, che i marinai di sorveglianza ponevano di tratto in tratto in bocca ai vogatori, il “còmito” e l'aguzzino, vigilavano sulla cadenza delle vogate, scudisciando a sangue i più fiacchi, se svenivano, erano ancor più crudelmente percossi, chi moriva sul banco era subito buttato in mare.

L'igiene a bordo era trascuratissima, inimmaginabile, si moriva per la stanchezza, per i cibi avariati, per lo scorbuto, per le malattie intestinali, e per le infezioni.

I forzati erano obbligati alla pulizia da ordini ferrei che contemplavano anche le punizioni corporali, la loro pulizia, però, era consentita solo quando la nave era ferma; in navigazione notte e giorno, erano legati ai remi, erano previste pene



severe, anche per l'aguzzino: se gli scappava un galeotto, gli tagliavano le orecchie e il naso, l'orribile esistenza sulle galere è scolpita in un motto: "La vita è tormento, la morte è sollievo".

Col passaggio dal remo alla vela, le condizioni a bordo cominciarono a migliorare, seppure molto lentamente, la "panatica", scrive nel 1600, il capitano genovese Bartolomeo Crescenzo, era sufficiente e di buona qualità, costituita principalmente di pesce e maiale salati, formaggio, biscotti, aglio e cipolle, a tutti i marinai tre giorni la settimana era fornita carne, e ogni sera vino.

La disciplina migliora con il progredire dei tempi, nel 1700 era tuttavia ancora consentito il taglio delle orecchie e il far correre tutta la lunghezza della nave a scudisciate (punizione nota col triste nome di "bolina").

Le mancanze meno gravi erano punite con la "cala" vale a dire il tuffo in mare stando legato ad un cavo mollato dall'alto di un pennone, o la "cala straordinaria", in pratica il passaggio sotto la chiglia, le mancanze gravissime erano punite con la morte per impiccagione o per squartamento.

Invece l'igiene a bordo continuerà ad essere trascurata, fino agli inizi del 1800: e questo nonostante il fasto esterno, le sculture, gli ori dei galeoni e dei vascelli. Le brande, ad amaca, sospese, nei locali delle batterie, non si pulivano mai perché chi smontava di guardia, andava a dormire nella branda di chi lo aveva rilevato, e così di seguito, sempre.

Nella marineria militare solo nel '700 apparvero le prime divise, blu con filettature bianche per gli inglesi, e rosse per i francesi, le condizioni della vita a bordo, migliorarono sensibilmente, le orribili punizioni, il micidiale scorbuto, i galeotti incatenati ai remi, appartengono solo ai primordi della marineria.

Con la costituzione delle flotte regolari da battaglia, prevale la disciplina militare, severa ma allineata ai nuovi tempi, e i marinai diventano combattenti del mare, con una condizione di vita e un trattamento adeguati.

A proposito dello "scorbuto", non dobbiamo dimenticare John Jervis conte di St. Vincent, ammiraglio della flotta inglese, il primo che comprese, come, e per mezzo di cosa, si potesse combattere questa grave disfunzione e, come fare per debellare le febbri tifoidi provocate dalla mancanza d'igiene, fin dal 1753 si sapeva che il succo d'arancia o di limone, era efficace contro lo scorbuto, ma si era fatto poco per rifornire la flotta di questo rimedio. Jervis ascoltò il punto di vista del dottor Baird sull'argomento, e quindi gli diede carta bianca per ordinare limoni a sufficienza per l'intera flotta del Mediterraneo, rendendo poi obbligatorio un regolare rifornimento per tutta la Marina. Su istruzioni di Jervis il dottor Baird affrontò anche il problema della febbre tifoide, istituendo rigorosi provvedimenti di pulizia, allo scopo di distruggere dal pidocchio che portava il tifo, gli affollati ponti inferiori.

I galeoni erano i più grandi natanti, in origine furono creati per risparmiare sui costi, contenevano il doppio di merce di un normale "Cargo", e la sua costruzione costava meno di due navi da carico, però erano più lenti e poco manovrabili,

l'handicap della manovrabilità, rese queste navi facile preda di pirati.

Nel XII sec. il termine galeone, indicava una piccola galea ad un solo ordine di remi e dalle forme sottili, successivamente indicò le grandi e potenti navi a vela destinate ai viaggi per il commercio con il Nuovo Mondo.

Erano navi più grandi della galeazza, alte di bordo, con due ponti, e i due castelli di prora e di poppa, i più grandi ebbero quattro alberi verticali: il trinchetto, e la maestra a vele quadre (bassa vela e gabbia), la mezzana e la mezzanella a vele latine; una coffa per ogni albero e inoltre le vele quadre di civada, e di bompresso.

In quelli da guerra, la batteria era armata da cinque o sei cannoni di grosso calibro per ogni lato, altrettanti pezzi di calibro minore erano installati sul ponte di coperta e quattro bocche da fuoco di piccolo calibro si trovavano su ognuno dei castelli.

Il galeone fu usato anche nelle marine italiane, ma soprattutto dalla Spagna per i viaggi nelle colonie: servirono, in particolare, ad inviare in Spagna i carichi d'oro provenienti dal Messico e dall'America del Sud e furono spesso, preda di corsari e bucanieri, i galeoni più grandi misuravano circa 50 m di lunghezza, 12 m di larghezza e 37 d'altezza massima sulla chiglia.

Nel 1702, durante la guerra di successione spagnola, un grosso convoglio di galeoni carichi d'oro, fu affondato nella rada di Vigo e, nonostante tutte le ricerche fatte, non se n'è trovata traccia. Durante la campagna del 1588, "l'Invincibile Armada" spagnola aveva le ali costituite da galeoni: il "San Martin" e il "San Juan" stazzavano 1.000 t.

I galeoni da guerra sono simili a quelli mercantili, hanno una minore capacità di carico, ma più cannoni e combattenti, la differenza più importante è che i galeoni da guerra sono comandati da ufficiali, e l'equipaggio è formato soltanto da soldati, questo rendeva questo tipo di galeone formidabile in battaglia, dato il suo migliore equipaggio, questo galeone era leggermente più veloce dei mercantili, ed era più grande e più manovrabile dei suoi pacifici cugini.

Solo le navi più potenti potevano scontrarsi con questo tipo di galeone, le tattiche preferite dagli spagnoli erano due: la prima consisteva nel portarsi fuori, dalla portata dei cannoni nemici e sfruttare la potenza dei propri, la seconda sfruttava nell'arrembaggio i propri soldati, più numerosi e più preparati dei nemici.

Le potenze del nord Europa raffinarono il disegno base del galeone, rivisitando il piano delle vele per una maggiore flessibilità, ridussero le vele superiori, e migliorarono la geometria, per una migliore velocità, il risultato fu un galeone più piccolo, ma più veloce, e complessivamente più manovrabile.

La *galeazza* aveva bordi alti, con cassero, e castello, tre alberi a vele latine e bompresso, aveva il ponte di coperta e trentadue banchi di remi sotto tale ponte, con remi a scaloccio, il ponte di coperta era libero per la manovra delle vele, e poteva portare una batteria di grossi cannoni (circa trentacinque) e altri minori installati sui fianchi, la *galeazza*, imitazione della galea da traffico, con la sua attrezzatura e l'alto bordo, fu il coronamento degli sforzi per mettere le galee in condizioni di lottare contro il crescente predominio della nave a vela, nel XVI sec.



Le galeazze parteciparono alla battaglia di Lepanto e furono presenti nella "Invincibile Armada".

## I PIRATI DELL'ANTICA GRECIA E NELL'IMPERO ROMANO

Il Mar Mediterraneo vide sorgere e consolidarsi alcune fra le più antiche civiltà del mondo, ma, nello stesso tempo, le sue acque erano percorse anche da "predoni del mare".

L'Egeo, un "golfo" orientale del Mediterraneo e culla della civiltà greca, era un luogo ideale per i pirati, che si nascondevano perfettamente tra le migliaia d'isole e insenature, dalle quali potevano avvistare e depredare le navi di passaggio, le azioni di pirateria erano inoltre rese meno difficoltose dal fatto che le navi mercantili navigavano vicino alla costa e non si avventuravano mai in mare aperto, l'attesa dei pirati, su una rotta battuta da navi cariche di mercanzie, era sempre "ricompensata" da un facile bottino, i pirati attaccavano spesso i villaggi, e ne catturavano gli abitanti per chiedere un riscatto o per rivenderli come schiavi.

Man mano che le città - stato della Grecia crebbero in potenza, attrezzarono delle navi scorta per difendersi dalle azioni di pirateria, nel VII e VI secolo a.C. i Fenici svilupparono un traffico marittimo molto intenso, che aveva le sue basi nelle città di Tiro e Sidone (nell'attuale Libano), le loro navi mercantili trasportavano materie pregiate come argento, stagno, rame e ambra, in tutto il Mediterraneo.

I pirati greci rappresentavano una seria minaccia per le navi fenicie, e le galee da guerra servivano per difendere le attività commerciali. Nel 694 a.C. il re assiro Sennacherib (705-682 a.C.) dichiarò guerra ai pirati Caldei, che si erano rifugiati nel suo regno, sulle coste d'Elam, nella parte settentrionale del Golfo Persico, la campagna fu un successo, e pose fine alle loro scorribande.

"Entra in porto e scarica le tue merci, sono già vendute!" con questo "slogan" il porto Egeo di Delo attirava sia le navi mercantili sia quelle dei pirati, faceva parte del grande dominio romano, che registrò il suo apice fra il 200 a.C. e il 476 d.C. nel mercato di Delo i pirati vendevano schiavi rapiti e le merci rubate a mercanti romani che non facevano domande.

Nel I secolo a.C. i pirati divennero un vero flagello per le navi mercantili del Mediterraneo e, quando cominciarono a minacciare le importazioni di grano, Roma, decise di porre un freno, nel 67 a.C. un'imponente flotta condotta da Pompeo Magno riuscì ad accerchiare i pirati, mentre l'esercito piombava nella loro base in Cilicia, questa campagna risolse i problemi immediati di Roma, ma non riuscì a liberare i mari dalle scorribande dei pirati.

Le "Trireme" erano le navi da guerra romane utilizzate per combattere i pirati erano simili alle galee greche, si trattava probabilmente d'agili triemi mosse da rematori su tre ordini sovrapposti, armate con una prua a rostro, queste imbarcazioni



leggere erano facili da manovrare nelle acque tranquille del Mediterraneo, il loro nome significa appunto "tre file di remi".

Verso il 75 a.C. il giovane Giulio Cesare fu catturato dai pirati, mentre si stava recando a Rodi per studiare, e tenuto prigioniero su un'isoletta ionica per più di cinque settimane, fino a quando il suo riscatto fu pagato, dopo il rilascio, Cesare si vendicò catturando i suoi rapitori e facendoli crocifiggere.

Sesto Pompeo (67-36 a.C.), figlio del grande Pompeo Magno, diventò "pirata" per combattere Ottaviano, suo rivale politico, dalle basi in Sicilia, depredava le coste italiane, fino al momento in cui fu sconfitto da Ottaviano.

Mentre il Mediterraneo era abbastanza tranquillo per le navi romane, il Golfo Persico era, al contrario, un luogo dai mille pericoli, il re Sapur II di Persia (309-379 d.C.) combatté una guerra spietata contro i pirati, soprannominato Zulaklaf, che significa "signore delle spalle", ci narra la leggenda, che fosse solito bucare le spalle dei pirati catturati, per poi legarli insieme, come le perle di una collana.

## I PREDONI DEL NORD

Quando, nel IX secolo, era avvistata la vela di una nave vichinga, un brivido di terrore correva tra le genti dell'Europa settentrionale, era il segnale che i temibili pirati vichinghi sarebbero presto sbarcati portando morte e distruzione, depredando e razziando tutti i villaggi dell'entroterra.

Sin dai tempi antichi le tribù delle coste della Scandinavia vivevano, assaltando i mercantili di passaggio, e quando cominciarono ad avventurarsi in pieno oceano fu naturale per loro saccheggiare anche le coste.

I Vichinghi erano abili costruttori di navi, le loro imbarcazioni potevano navigare in mare aperto, al contrario delle altre che potevano solo costeggiare, avevano carene rinforzate per evitare i danni causati dalle grosse ondate, erano leggere, veloci e facili da governare, arrivate in vista delle coste, le imbarcazioni da guerra a chiglia piatta potevano attaccare ovunque, tutte queste caratteristiche rendevano le incursioni dei Vichinghi devastanti, le loro imbarcazioni apparivano all'improvviso e i guerrieri sbarcavano a terra con la velocità di un fulmine, per intimidire i loro nemici, i Vichinghi decoravano le navi con degli scudi, che più tardi ornarono con oro e argento, per i guerrieri vichinghi la gloria in battaglia era tutto, e la ferocia dei loro attacchi divenne leggendaria, l'aspetto selvaggio dei Norvegesi, alimentava la loro reputazione, attaccavano con grandi spade a doppio taglio, e con l'ascia, che era l'arma bianca preferita, nelle mani di un guerriero esperto, la grand'ascia poteva abbattere un uomo con un colpo solo, per la battaglia in mare i Vichinghi utilizzavano un'ascia più piccola, più maneggevole da usare nel corpo a corpo.

La leggenda narra che il pirata del XIII secolo Eustachio, il Monaco, avesse fatto un patto con il diavolo, che gli permettesse di rendere invisibile la sua nave, ma questo potere magico non l'aiutò quando, al comando della sua flotta, tentò di

invadere l'Inghilterra: Eustachio fu catturato e decapitato.

Dopo una vita trascorsa a saccheggiare navi nel Mar del Nord, il pirata tedesco Klein Henszlein fece una brutta fine, nel 1573 catturato con tutta la sua ciurma, fu decapitato in un'esecuzione di massa nel centro d'Amburgo, il boia tagliò trentatré teste, le quali furono esposte al popolo, quale monito a non intraprendere la pirateria.

Nel XIV secolo Störtebeker (a sinistra) era il terrore del Baltico, per entrare a far parte del suo equipaggio, l'aspirante pirata doveva bere, in una sola sorsata, un gran boccale di birra, il nome del pirata significa "un boccale in un sorso". La leggenda narra che quando fu catturato, l'albero della sua nave, il "cane pazzo" fosse d'oro puro.

## I PIRATI DEL MAR DELLA CINA

I mari e gli stretti della Cina, e del Sud-Est asiatico erano un vero paradiso per i pirati, navi di piccole dimensioni potevano nascondersi facilmente nelle paludi di mangrovie, lungo le coste.

Con l'arrivo degli europei nel XVI e XVII secolo, la situazione peggiorò, pirati come Ching Yih controllavano più di 500 navi, ben armate e aveva moltissimi schiavi e guardie del corpo, gli europei combatterono contro questi potentissimi pirati, e verso il 1860 riuscirono a sgominarli.

Le più grandi giunche dei pirati cinesi erano vascelli mercantili con 10-15 cannoni, formidabili navi da combattimento, e la marina cinese era incapace di contrastarle.

Nel XIX secolo molti pirati cinesi estorcevano denaro agli abitanti dei villaggi della costa, minacciando di distruggere le abitazioni, e di rendere schiava tutta la popolazione, se non fosse stato pagato un adeguato riscatto.

Nel 1845 Chui Apoo, semplice barbiere di Hong Kong, si unì alla flotta del capo pirata Shap'n'gtzai, e fu ben presto nominato suo luogotenente, nel 1849, nella campagna contro il capo pirata Shap'n'gtzai, le cannoniere della marina britannica sconfissero la flotta di Chui Apoo, ancorato alla foce del fiume Haiphong, nel Vietnam del Nord, Shap'n'gtzai pensava di essere al sicuro, ma quando la marea cambiò, i pirati non riuscirono a controllare le proprie giunche, che si trovarono con i cannoni puntati l'una contro l'altra.

Le navi inglesi furono così in grado di distruggere le giunche una per una.

I mari dell'Asia sud orientale furono percorsi anche da grandi flotte di pirati, ma in genere la zona era dominata da piccole bande, che agivano in aree ristrette, la flotta dei pirati cinesi era divisa in squadre; ognuna con una propria, bandiera, le navi di Ching Yih avevano bandiere rosse, gialle, verdi, blu, nere e bianche e i portabandiera guidavano gli abbordaggi.



## I CORSARI DI MALTA E I BARBARESCHI

Spinti dalla fede e stimolati dalla possibilità di arricchirsi, i corsari di Malta capeggiarono la lotta contro i barbareschi, dalla loro piccola isola e con la protezione dell'Ordine dei Cavalieri di San Giovanni (o di Malta), intrapresero una campagna contro gli infedeli dell'Islam, quando i Cavalieri stessi comandavano le navi, le motivazioni religiose prendevano il sopravvento, ma con il passare del tempo gli interessi economici prevalsero, e l'Ordine continuò a finanziare ed ad organizzare le scorrerie contro i barbareschi, ma per i maltesi, i corsi e i francesi che componevano l'equipaggio delle galee, lo stimolo principale era costituito dal bottino.

Fino al 1680, quando il trattato tra i paesi d'Europa e gli stati barbareschi, portò ad una graduale riduzione della pirateria nel Mediterraneo, i corsari arricchirono notevolmente le casse di Malta.

Nel 1565, all'assedio dell'isola da parte della flotta dell'Impero Ottomano, i Cavalieri resistettero asserragliati all'interno di una fortezza, sulle coste nord orientali dell'isola, i Musulmani, in numero superiore non riuscirono ad occupare Malta.

Sei anni, più tardi, l'Ordine combatté nuovamente nella battaglia navale di Lepanto, e la vittoria cristiana pose fine al potere degli Ottomani nel Mediterraneo.

Rispetto alle galee degli infedeli, quelle cristiane, avevano due grandi vele, invece di una, meno remi e più cannoni, gli schiavi, nudi ai remi, erano musulmani e vivevano in condizioni terribili.

La testimonianza di un ufficiale francese riporta che molti degli schiavi sulle galee, non avevano abbastanza spazio da dormire distesi, a volte erano in sette su una panca, lunga tre metri, e larga poco più di uno.

I Cavalieri dell'Ordine di San Giovanni, durante le battaglie, e quando erano al comando delle loro galee, indossavano la croce di Malta ad otto punte, l'odierna bandiera di Malta, bianca e rossa, riprende i colori dalla croce.

Gli stati barbareschi (Algeri, Tripoli e Tunisi) erano città stato, situate sulle coste africane del Mediterraneo, la cui principale attività era rappresentata dalla guerra marittima di corsa, soprattutto ai tempi delle crociate, guerre religiose che videro scontrarsi, dalla fine dell'XI secolo, cristiani e musulmani, con le loro navi agili e veloci, i corsari barbareschi attaccavano le navi provenienti da Venezia e da Genova, in cerca del loro bottino preferito: uomini che potessero essere venduti come schiavi, se i corsari salivano a bordo di una nave cristiana, l'equipaggio era spogliato di tutti gli averi, compresi i vestiti, e finiva in schiavitù a remare sulla nave corsara per essere, in un secondo tempo, venduto in qualche porto africano, le navi barbaresche speronavano quelle cristiane con a bordo ricchi cavalieri che partivano per le crociate, per catturarli e poterne ricavare un riscatto.

I più famosi corsari barbareschi erano temuti in tutto il Mediterraneo ed erano considerati eroi nel mondo islamico, gli europei soprannominarono i due più grandi corsari barbareschi, Arug e Khayr ad-Din, fratelli Barbarossa per via del



colore della loro barba,

Arug fu ucciso nel 1518, ma suo fratello guidò la resistenza contro gli attacchi spagnoli con tale successo che nel 1530 ottenne la reggenza della città d'Algeri, morì nel 1546, rispettato anche dai nemici.

Francis Verney (1584-1615) fu uno di quegli europei che "si fecero turchi" e si unirono ai corsari barbareschi nel 1607 circa, dopo aver depredato alcune navi inglesi, catturato da una galea siciliana, due anni di schiavitù fiaccarono il suo spirito, morì a soli 31 anni.

Le condizioni di vita degli schiavi che remavano a bordo delle galee barbaresche erano durissime, moltissimi morivano a causa della fame e delle percosse, ma erano prontamente rimpiazzati non appena era catturata un'altra nave.

Trasportavano un numero così alto di schiavi e combattenti che le provviste di cibo e acqua duravano al massimo sei, o sette settimane, in questi brevi periodi, il capitano della nave, "rais", era responsabile della navigazione, ma il capo dei giannizzeri, "agha", manteneva il comando fino al rientro in porto.

## LE LETTERE DI CORSA

I corsari erano armatori privati che in tempo di guerra erano autorizzati dallo stato, mediante lettere di corsa o di marca, ad attaccare e saccheggiare le navi nemiche, principalmente mercantili, per ostacolarne il commercio, la lettera di marca era una licenza di pirateria che assicurava vantaggi alle due parti: l'equipaggio della nave era autorizzato a saccheggiare impunemente e il re entrava in possesso, oltre che di una parte del bottino, anche di una nave da guerra senza nessuna spesa, i corsari avrebbero dovuto attaccare solo le navi nemiche, ma molti non rispettarono questa regola.

Fu il re Enrico III d'Inghilterra (1216-1272) ad emettere le prime lettere di marca conosciute, ve n'erano di due differenti tipi: in tempo di guerra il re emetteva lettere di marca che autorizzavano i corsari ad attaccare le navi nemiche, e in periodo di pace i mercanti che avevano perso le navi o il carico per colpa di pirati potevano richiedere una lettera di marca speciale che permetteva loro di attaccare navi appartenenti allo stato d'origine del pirata, per recuperare le perdite.

Nel 1581, la regina Elisabetta I d'Inghilterra (1558-1603), nominò cavaliere l'avventuriero e corsaro Francis Drake (1540-1596), che chiamava "il mio pirata", le guerre di corsa di Drake, avevano assicurato alle casse della corona inglese, un bottino stimato oltre 200.000 sterline del tempo.

Il navigatore inglese Walter Raleigh (1552-1618) incoraggiava la pratica della guerra di corsa, riconoscendo che assicurava enormi guadagni al suo paese, promosse anche guerre corsare per il proprio tornaconto, e armò navi nella speranza di poter finanziare, con il ricavato, una colonia in Virginia, nell'America



Settentrionale.

La guerra di corsa poteva essere, anche patriottica, sia i corsari inglesi sotto il regno d'Elisabetta I, sia i corsari francesi ebbero l'appoggio dei rispettivi sovrani. Nel 1695 il famoso corsaro Renè Duguay-Trouin, fu presentato al re Luigi XIV (1643-1715) dopo aver catturato tre navi della Compagnia Inglese delle Indie Orientali. I Francesi chiamano Saint-Malo la "città corsara", ma per gli Inglesi non era altro che un "nido di vespe", nel XVII secolo il porto francese di Saint-Malo s'era arricchito con i profitti della guerra di corsa (la course).

Per molta gente del luogo quest'attività era una tradizione che si tramandava di padre in figlio, i primi corsari francesi apparvero nel IX secolo, quando le navi mercantili della Bretagna si armarono contro i predoni Vichinghi, quando la potenza dei Vichinghi si era ormai esaurita, i bersagli non mancavano, in quel periodo la Francia era frequentemente in guerra e l'Inghilterra, era una delle vittime preferite del "pungiglione" della vespa.

Nel 1693 gli Inglesi ricorsero ad una bomba galleggiante per distruggere definitivamente il "nido di vespe", l'ordigno esplose rumorosamente nel porto di Saint-Malo, causando una sola vittima francese, "un gatto", (imbottirono una nave lunga 26 metri (brulotto) che navigava alta sul pelo dell'acqua per potersi avvicinare il più possibile alle mura della città, ma la notte dell'attacco la nave urtò uno scoglio e l'acqua che entrò dalla stiva bagnò la polvere da sparo, la bomba esplose come un petardo bagnato) la flotta inglese se ne ripartì umiliata e i corsari francesi continuarono la tradizione di famiglia.

Il più famoso dei corsari francesi, Renè Duguay-Trouin (1673-1736), all'età di 21 anni era già al comando di un vascello da 40 cannoni, durante la sua carriera, che durò 23 anni, catturò 16 navi da guerra, e 300 mercantili, famosi per le loro audaci imprese, i corsari francesi erano quasi eroi nazionali, considerati patrioti che lottavano per la Francia e riveriti.

La guerra di corsa assicurava lauti guadagni: molte famiglie bretoni si arricchirono con i proventi delle loro imprese corsare, e perfino il vescovo di Saint-Malo investì denaro nella "course".

I finanziamenti dei corsari di Saint-Malo, veri armatori, prosperavano s'erano talmente arricchiti che persino re Luigi XIV (1643-1715) prendeva a prestito danaro da loro per finanziare le sue guerre.

Jean Bart (1651-1702) depredava le navi nel Canale della Manica e nel Mar del Nord, famoso per la sua audacia, quando fu catturato dagli Inglesi riuscì a fuggire in Francia su una barca a remi, che spinse per 150 miglia.

Nato un secolo dopo Duguay-Trouin, Robert Surcouf (1773-1827) praticò la guerra di corsa lontano dalla sua città natale Saint-Malo, l'isola Maurizio nell'Oceano Indiano, allora proprietà francese, fu la sua base: depredava i mercantili inglesi, in rotta verso l'India, era famoso non solo per l'abilità nella guerra da corsa, ma anche per il coraggio, non lasciava mai le sue pistole, riccamente decorate, l'impresa più famosa di Surcouf fu la cattura dell'East Indiamen inglese Kent.

## I CORSARI DEL NUOVO MONDO



I tesori del mar delle Antille lasciarono estasiati gli Europei del XVI secolo, lo scrittore spagnolo Bernal Diaz, si meravigliò alla vista di un disco d'oro fatto a forma di sole, grande quanto la ruota di un carro.

Ben presto i nemici della Spagna, misero le vele al vento e navigarono verso il mar delle Antille nella speranza di accaparrarsi una fetta di quel ricco bottino, i primi ad arrivare furono i corsari francesi, poi arrivarono gl'inglesi, guidati da Drake e Hawkins.

Lo spettacolare successo delle loro spedizioni incoraggiò molti avventurieri a fare rotta verso questo mare, pronti a qualsiasi cosa pur di tornare a casa, colmi di ricchezze, furono molti quelli che attraversarono la linea sottile che divide la corsa dalla pirateria, attaccando indistintamente navi d'ogni provenienza.

Gli Spagnoli ridussero in schiavitù la popolazione indigena obbligandola a lavorare nelle miniere d'argento, le durissime condizioni di vita e le torture inflitte a coloro che tentavano di ribellarsi, causarono la morte di moltissimo schiavi costringendo gli spagnoli a rifornirsi di manodopera in Africa.

I Francesi furono i primi ad attaccare e a depredare i galeoni spagnoli, il navigatore genovese Giovanni da Verrazano (1485-1528) in forza alla flotta francese, riuscì a catturare, nel 1522, tre navi spagnole: due erano cariche di tesori messicani, e una trasportava zucchero, cuoio e perle, ma la fama di Verrazano, è dovuta alla scoperta della baia di New York, avvenuta nel 1524.

Le navi dei tesori erano molto vulnerabili agli attacchi durante la prima parte del loro viaggio, i galeoni erano infatti costretti a dirigersi a nord dei Caraibi, per trovare il vento favorevole per il viaggio di ritorno in Spagna, e ciò facilitava l'opera dei corsari che attaccavano le navi di sorpresa, aspettandole al largo delle coste americane.

I successi del corsaro e pirata inglese Francis Drake, ne fecero un eroe leggendario, il saccheggio di Cartagena, gli fruttò un favoloso bottino.

Gli avventurieri inglesi Thomas Cavendish (circa 1555-1592), Francis Drake e John Hawkins (1532-1595) erano famosi corsari, tutti avevano una "lettera di marca" ma Cavendish fu il solo che limitò le sue scorrerie al tempo di guerra, ma fu considerato alla stregua degli altri, un pirata.

I primi corsari navigavano su piccole navi, come i brigantini da 50-100 tonnellate di stazza, con un equipaggio di 40-50 marinai, più tardi si usarono navi da 100-300 tonnellate, queste imbarcavano sempre molti marinai di riserva che erano utilizzati per governare i vascelli catturati, le migliorie apportate ai cannoni delle navi diedero ai corsari un vantaggio considerevole, i cannoni potevano lanciare una palla da 20 chilogrammi ad un chilometro e mezzo di distanza, rendendo impossibile l'abbordaggio, mentre la tattica di combattimento degli spagnoli era quella d'abbordare il vascello, e di combattere come in una battaglia a terra.

I tesori del Nuovo Mondo erano imbarcati per l'Europa su galeoni spagnoli equipaggiati con circa duecento marinai e con un armamento che poteva comprendere fino a sessanta cannoni, navi ben costruite, con uno scafo di legno robusto e un'ampia attrezzatura velica, i galeoni erano difficili da manovrare e, nonostante i loro cannoni, non potevano competere con i vascelli più piccoli, ma veloci e maneggevoli, dei pirati, per queste ragioni e come misura precauzionale,



le navi che trasportavano i tesori attraversavano l'Atlantico in convogli formati spesso anche da cento unità.

Era un pirata da manuale, con lo sguardo pazzo e inquisitore, teneva delle micce accese tra i capelli, beveva rum mescolato con polvere da sparo e arrotolava la sua barba nera intorno alle orecchie per rendere il suo aspetto ancora più minaccioso.

Molte leggende sorsero intorno a Barbanera.

Nato in Inghilterra, sembra che avesse 14 mogli e altrettanti cognomi, fra i quali Drummond, Thatch, Trsh; ufficialmente si chiamava Edward Teach, noto per atti di crudeltà, fomentava questa sua pessima fama per spaventare le vittime.

Il suo regno di terrore durò solo due anni, la Marina inglese riuscì a catturarlo nell'insenatura d'Ocracoke nel 1718, dove fu ucciso in un famoso duello, questo breve periodo fu sufficiente a Barbanera per entrare nella leggenda.

Durante le guerre del XVIII secolo molti bucanieri si trasformarono in corsari; ma quando ritornò la pace non riuscirono a rinunciare a quella vita libera e avventurosa, la maggior parte riprese a compiere scorrerie, depredando navi d'ogni bandiera e lasciando una scia di terrore.

Altro famoso pirata fu Bartholomew Robert, detto Bart il Nero (1682-1722), iniziò l'attività di predone dei mari quando la sua nave fu catturata nel 1719, dall'ora catturò più di 400 navi.

Tra il 1715 e il 1720 l'isola di New Providence, nelle Bahama, divenne una repubblica senza legge che diede asilo ai pirati, ma con l'arrivo del nuovo governatore inviato dall'Inghilterra, Woodes Rogers (1679-1732), che aveva un passato da corsaro, offrì ai pirati il perdono, a patto che rinunciassero alle loro ruberie, chi si oppose fu impiccato e il governatore riuscì a liberare l'isola dai pirati.



GLI AVVENTURIERI DEL MARE - AMMIRAGLI & PIRATI/E  
BUCANIERI & CORSARI/E - PRIVATI O DI STATO

di Mario Veronesi

STORIA DELLA PIRATERIA

**SECONDA PARTE**

**I BUCANIERI - I CORSARI AMERICANI - I PIRATI DELL'OCEANO INDIANO - LE  
PUNIZIONI - LA NAVIGAZIONE E LE MAPPE - LA VITA IN MARE - LE PROVVISI  
A BORDO - LA VITA A TERRA - LE ARMI - LE BANDIERE - LA FINE DEI PIRATI - I  
PIRATI NELLA LETTERATURA - LE DONNE PIRATE**

---

**I BUCANIERI**

Nel 1603 il re inglese Giacomo I aprì un capitolo sanguinoso nella storia del mar delle Antille.

Per porre fine al caos causato dai saccheggi nei Caraibi, ritirò tutte le lettere di marca, provocando conseguenze disastrose.

I bucanieri, originariamente semplici cacciatori dell'isola di Hispaniola, si unirono in bande senza legge e sostituirono i corsari, dopo che gli Spagnoli ebbero distrutto i loro insediamenti, cominciarono ad attaccare prima piccole navi spagnole per poi cercare prede sempre più grosse, pregiudicati, fuorilegge, schiavi fuggiti, s'unirono ai bucanieri ubbidendo alle loro leggi e sottostando alla ferrea e crudele disciplina imposta dai capi.

Alcuni tuttavia, come Henry Morgan, combatterono per conquistare fama e gloria e divennero degli eroi.

In origine i bucanieri vivevano fornendo carne, grasso e pelli alle navi di passaggio, catturavano il bestiame che si era riprodotto rapidamente dopo che i conquistatori spagnoli avevano lasciato l'isola di Hispaniola. François L'Ollonnais, il più crudele tra i bucanieri, seminò il terrore tra gli spagnoli, temendo la crudeltà delle sue torture, le vittime preferivano morire piuttosto che cadere nelle sue mani. Nelle pericolose acque dei Caraibi, la vita aveva poco valore e la tortura dei prigionieri era una pratica comune, tanto che la crudeltà dei bucanieri divenne leggendaria.

L'Ollonnais, torturava le sue vittime con macabra originalità. Rock Brasiliano, prese questo soprannome a causa del suo lungo esilio in Brasile, era un ubriacone pazzo e brutale e odiava gli spagnoli.

Bartholomew Portugues, ingegnoso e audace, razzia bottini favolosi per perderli qualche giorno dopo, anche se non sapeva nuotare, riuscì a scappare da una nave-prigione raggiungendo la riva grazie a degli otri da vino che usò come galleggianti.

Sir Henry Morgan, gallese (1635-1688), aveva innate capacità di comando, probabilmente era crudele quanto gli altri bucanieri, ma i suoi audaci attacchi ai possedimenti spagnoli, soprattutto a Panamá, gli valsero la nomina a baronetto



inglese, e il titolo di governatore della Giamaica. Saccheggiò le colonie spagnole senza nessuna pietà.

Nel 1688 i suoi 800 uomini sconfissero la guarnigione d'El Puerto del Principe a Cuba, costrinsero gli uomini della città ad arrendersi, minacciando ritorsioni su donne e bambini tenuti in ostaggio nelle chiese, la gente moriva di fame, mentre gli uomini di Morgan depredavano le abitazioni.

Per difendersi, fondarono la "fratellanza della costa" e alcuni di loro si trasferirono a Tortuga, da dove potevano attaccare più facilmente le navi spagnole.

Più tardi, l'arrivo di guarnigioni francesi disperse i membri della Fratellanza verso isolette di Île-à-Vache e Saona.

## I CORSARI AMERICANI

La rivoluzione americana (1775-1783) mostrò il potere dei corsari come poche altre guerre aveva fatto nei secoli precedenti.

La piccola Marina Continentale americana combatté i dominatori inglesi con sole 34 navi, ma una flotta di navi corsare, tredici volte superiore per numero, attaccò i mercantili inglesi, ostacolandone il commercio.

Dopo l'indipendenza, quando nel 1812 scoppiò una nuova guerra con l'Inghilterra, la giovane nazione degli Stati Uniti d'America utilizzò i corsari per aumentare, ancora una volta, le potenzialità della propria marina, ma le navi veloci non furono più così efficaci come nei giorni in cui avevano assicurato la libertà alla loro nazione.

Leggendario in America per le sue azioni in mare, John Paul Jones si meritò, in terra britannica dove era nato, l'appellativo di "pirata" per le sue audaci scorrerie nelle terre costiere inglesi, ne pirata, né corsaro, John Paul Jones, nato in Scozia nel 1747, apprendista in mare su una nave negriera, scappò dai Caraibi per evitare un'accusa d'omicidio, la sua carriera nella Marina Continentale cominciò nel 1775, e le sue imprese temerarie, nei sei anni successivi, fecero di lui un eroe nazionale americano, morì nel 1792.

Nella battaglia che ne consacrò la fama, affiancò la sua nave ad una cannoniera inglese, sino a fonderle in un corpo unico, i cannoni inglesi quasi affondarono il suo vascello, ma Jones ignorò la richiesta di arrendersi con le parole: "Non ho ancora cominciato a combattere!", tre ore più tardi gli inglesi si arresero.

I corsari americani che si facevano costruire navi agili e veloci, preferivano le golette con la vela di gabbia, queste navi piccole ma molto veloci avevano due alberi: il trinchetto era più basso dell'albero di maestra, con il vento in poppa, se si alzava una vela quadra in cima sull'albero di trinchetto, si aumentava notevolmente la velocità.

Jean Lafitte (circa 1780- circa 1826) nato a Haiti, pirata, corsaro, negriero e contrabbandiere, con suo fratello Pierre comandavano una banda, che nel 1807 controllava circa un decimo, di tutti i lavori della città di New Orleans.

Dichiarato fuorilegge per contrabbando di schiavi, Jean ottenne la grazia per



aver difeso la città da un attacco inglese nella guerra del 1812.

Gli attacchi pirateschi di Lafitte erano indirizzati soprattutto contro navi spagnole nel Golfo del Messico, sosteneva la legittimità di tali attacchi, esibendo lettere di marca, ma depredava anche navi americane e dalla sua roccaforte a Barataria Bay, presso New Orleans, dirigeva segretamente anche il commercio degli schiavi.

## I PIRATI DELL'OCEANO INDIANO

Quando il ricco raccolto del mar delle Antille cominciò a scarseggiare, molti pirati si spostarono ad oriente, nelle acque dell'Oceano Indiano, attirati dalle flotte del tesoro dei principi indiani e dalle grandi navi mercantili delle Compagnie delle Indie Orientali, olandesi, francesi e inglesi, molti pirati trovarono un rifugio sicuro in Madagascar, la grande isola al largo delle coste orientali dell'Africa, si trovava nella posizione ideale per controllare le rotte commerciali per le Indie e i pellegrinaggi dei Musulmani verso la Mecca, i pirati accumularono ben presto incredibili ricchezze e alcuni di loro, come Kidd e Avery, diventarono personaggi leggendari.

Dopo aver doppiato il Capo di Buona Speranza, le navi europee per recarsi in India ed in Cina, potevano scegliere tra due rotte, entrambe passavano a poche miglia di distanza dal Madagascar, covo dei pirati, nel viaggio verso l'Asia erano carichi d'oro e d'argento, in quello di ritorno trasportavano porcellane cinesi, sete e spezie, gli East Indiamen (grandi navi a vela usate dalle Compagnie delle Indie, con armamento da 16 a 20 cannoni, che nei secoli XVII e XVIII facevano la spola tra l'Europa e l'Asia) erano le prede favorite dei pirati.

D'origine scozzese, William Kidd (1645-1701) era un uomo d'affari di New York inviato nell'Oceano Indiano per dare la caccia ai pirati, primo fra tutti Avery, tuttavia, convinto dall'equipaggio corrotto, commise parecchi atti di pirateria, e al suo ritorno fu giudicato e impiccato.

Il pirata inglese Henry Avery (circa 1665-1728) divenne famoso per aver catturato la nave del Moghul indiano, la Gang-i-Sawai, che trasportava pellegrini e tesori da Surat alla Mecca, il trattamento brutale che riservò ai passeggeri scatenò l'ira del Moghul, che chiese un indennizzo alle autorità inglesi.

Il pirata americano Thomas Tew faceva la spola tra l'America settentrionale e l'oceano Indiano, ritornando sempre con un buon bottino, in America era considerato una celebrità, fu ucciso in una spedizione con Avery nel 1696.

Alla fine del XVII secolo, i pirati, costruirono una roccaforte sulla vicina isola di Santie-Marie, facilmente difendibile in caso d'attacco.

Quando i pirati catturavano una nave, spesso trovavano un carico d'umana sofferenza, nelle stive buie si accalcavano centinaia di schiavi africani diretti alle colonie americane.

Nel XVII e XVIII secolo, la tratta degli schiavi era un affare redditizio: gli schiavi erano rivenduti in America a 10 o anche a 15 volte il prezzo pagato in Africa, questi grossi profitti attiravano i pirati, che divennero a loro volta negrieri, oppure vendevano per proprio conto il carico di schiavi catturati in mare, alcuni si



alternavano fra le occupazioni di negriero.

Corsaro e pirata, John Hawkins (1532-1595) fu il primo corsaro inglese a rendersi conto che il commercio degli schiavi rappresentava un affare redditizio, nel 1562 fece il primo di tre viaggi come negriero, dall'Inghilterra all'Africa occidentale, dove imbarcò 300 schiavi, si diresse poi ai Caraibi dove vendette il suo carico umano nell'isola di Hispaniola.

Le navi negriere partivano dall'Inghilterra o dall'America con un carico di merci di poco valore, i negrieri europei acquistavano gli schiavi dai capi tribù africani, in cambio di braccialetti di ferro, ottone, rame, usati come moneta nell'Africa occidentale, e qualche fucile e polvere da sparo, poi salpavano verso i Caraibi questa parte del viaggio era chiamata "il passaggio di mezzo".

Sulle isole come Giamaica gli schiavi erano barattati con zucchero, melassa o legname, che venivano imbarcati per il viaggio di ritorno, così ogni fase del viaggio, assicurava un profitto.

I marinai di una nave negriera vivevano con la paura costante di una rivolta degli schiavi, molto più numerosi di loro, pertanto qualsiasi accenno di ribellione era represso selvaggiamente, durante la navigazione, non vi erano misure igieniche, e le malattie si diffondevano rapidamente, e la mortalità era alta, a volte i morti rimanevano incatenati accanto ai vivi per giorni interi.

A bordo delle navi gli schiavi erano tenuti in ceppi, per impedire ribellioni o suicidi, gli unici modi per sfuggire agli orrori della stiva, questo significava che gli schiavi non potevano collaborare alla difesa in caso d'attacco d'altre navi pirata.

I capitani dei Caraibi accettavano a bordo gli schiavi fuggiti, che a volte rappresentavano più di un terzo dell'equipaggio, imbarcarsi su una nave era una scelta allettante, se paragonata alle sofferenze della schiavitù.

Il pirata inglese Bartholomew Roberts (1682-1722), catturò a Whydah, nell'Africa occidentale, 11 navi negriere, Roberts aveva cominciato la sua carriera nel 1719, caricando schiavi in una postazione commerciale.

L'Inghilterra abolì la schiavitù nel 1833 e gli Stati Uniti d'America la seguirono 30 anni più tardi.

## LE PUNIZIONI

I pirati colti sul fatto e giudicati colpevoli erano condannati al patibolo, la "ballata dell'impiccato" era la danza di morte che s'improvvisava dopo l'esecuzione, i pirati scherzavano sull'impiccagione, ma la loro sicumera finiva quando si trovavano davanti alla forca.

Tuttavia, per la maggior parte dei pirati, il pericolo della vita in mare, era molto più pericolosa del boia, erano pochi quelli che erano portati davanti alla giustizia e anche quelli giudicati colpevoli erano spesso graziati.

Per i corsari, la cattura significava il carcere, con la possibilità della libertà in cambio dei prigionieri, ma molti corsari temevano la prigione: le carceri erano luoghi malsani dai quali era difficile uscire vivi.

L'Inghilterra introdusse nel 1776 le prigioni galleggianti, situate sull'estuario del



Tamigi, all'inizio erano ricavate da navi in disarmo, più tardi i pontoni (così erano chiamate) furono costruiti come prigioni galleggianti, erano umide e malsane, ed essere condannati a rimanervi rinchiusi era la peggior punizione, dopo la morte, per un pirata incarcerato una cella "singola" sarebbe stata considerata una sistemazione di lusso.

Nel XVII secolo le prigioni erano affollatissime, e solo quelli che potevano permettersi di corrompere il carceriere potevano sperare di vivere in condizioni accettabili, i prigionieri dovevano pagare per le candele, per il cibo e persino per stare vicino al fuoco che scaldava l'umida prigione.

I corsari francesi che erano catturati temevano le prigioni galleggianti, nel 1797 uno di loro scrisse: (in questi ultimi otto giorni siamo stati costretti a mangiare cani, gatti e topi... l'unica razione consiste in pane ammuffito... carne putrida e acqua salata).

L'impiccagione era il consueto sistema d'esecuzione per i pirati, in Inghilterra e nelle colonie, erano impiccati al livello della bassa marea, per dimostrare che il crimine commesso, rientrava sotto la giurisdizione dell'Ammiragliato, le loro ultime parole erano spesso pubblicate, per la morbosa curiosità del pubblico, tutte le impiccagioni dei pirati, anche quella di Stede Bonnet, nel 1718, fu pubblica: la gente di Charleston (Stati Uniti meridionali) si affollò intorno ai magazzini del porto dove la condanna fu eseguita, temerario e spavaldo come pirata, Bonnet aveva chiesto al governatore la grazia, che però gli fu negata.

William Kidd fu impiccato nel 1701 e il fatto attirò una gran folla nella piazza delle esecuzioni al porto di Londra, il cappio si ruppe al primo tentativo, ma non al secondo, il cadavere incatenato ad un palo, fu sommerso tre volte dalla marea, come prescriveva la legge dell'Ammiragliato, come monito a tutti i marinai che percorrevano l'estuario del Tamigi, il suo corpo fu poi ricoperto di catrame per evitarne la decomposizione, e appeso nella gabbia, alla forca di Tilbury Point. I corpi dei pirati impiccati erano spesso lasciati appesi alla forca come monito, oppure incatenato in una gabbia di ferro, per impedire ai parenti che lo rimuovessero per seppellirlo.

Un pirata abbandonato su un'isola deserta, osserva con disperazione la sua nave che si allontanava, quel luogo diventava per lui una prigione senza pareti, il mare impediva di fuggire e le possibilità di essere avvistato da un'altra nave erano quasi inesistenti, ai pirati abbandonati erano lasciate alcune provviste essenziali, vi erano poche possibilità di sopravvivere per coloro che non avevano mezzi per cacciare o pescare.

Questa crudele punizione era inflitta a chi derubava i propri compagni o chi disertava il combattimento, lo stesso destino di naufraghi toccava ai pirati, quando la loro nave andava a fondo.

Il codice dei pirati stilato dal capitano inglese John Phillips prevedeva che il "condannato" fosse fornito di una fiaschetta di polvere da sparo, una bottiglia d'acqua, e una piccola arma, ma lo sfortunato non aveva possibilità di cucinare o riscaldarsi, la pistola era utile per difendersi dagli animali selvatici, ma per cacciare era meglio il moschetto, la bottiglia d'acqua durava un giorno o poco più, dopo questo periodo il naufrago doveva darsi da fare, per trovare ciò di cui dissetarsi.



Stanco dei litigi sulla sua nave, il corsaro scozzese Alexander Selkirk (1676-1721) chiese d'essere sbarcato su un'isola, dove visse dal 1704 al 1709, la sua residenza fu un'isoletta del Pacifico meridionale, 640 chilometri ad ovest del Cile, una delle isole del gruppo Juan Fernandez, Ma a Tierra aveva abbondanza d'acqua, suini e capre Selkirk, si nutrì di carne di capra, e frutti di palma, e si vestì con pelle di capra.

Nella letteratura il naufrago più famoso fu creato da Daniel Defoe (1660-1731), che per il racconto s'ispirò alla vicenda di Alexander Selkirk, ma diede a Crusoe un selvaggio come compagno, Venerdì. Crusoe passò più di venticinque anni nella sua isola e visse molto più comodamente di qualsiasi vero naufrago.

## LA NAVIGAZIONE E LE MAPPE

Per compiere con successo azioni di pirateria nel Mar delle Antille, bisognava essere in grado di superare in navigazione, e in battaglia la preda prescelta, ma come potevano i pirati localizzare le loro vittime? dal momento che i metodi di navigazione erano alquanto primitivi, i pirati dovevano riuscire a incrociare le rotte dei galeoni spagnoli carichi di tesori, affidandosi esclusivamente all'esperienza, al senso comune e, in buona parte, alla fortuna, erano in grado di stabilire la latitudine con accuratezza, misurando la posizione del sole, ma era molto più difficile calcolare la longitudine.

Oltre alla bussola, lo strumento di navigazione più importante, di cui poteva disporre un capitano erano le mappe.

All'inizio del XVI secolo i conquistatori spagnoli, avevano già esplorato gran parte delle coste del Nuovo Mondo, e le loro mappe dettagliate costituivano un bottino prezioso.

Con l'aiuto di una mappa rubata agli Spagnoli, i pirati e i bucanieri potevano saccheggiare le ricchezze di nuove zone costiere.

I pirati chiamavano i piloti esperti "artisti del mare", in condizioni ideali potevano stimare le distanze con un'approssimazione di due chilometri, ma sul ponte di una nave che beccheggiava tutto era molto meno preciso.

I primi pirati stimavano la latitudine usando la "balestriglia", guardando il Sole, l'osservatore faceva scorrere le aste corte, dette archi, su quella lunga, detta freccia, che accostava all'occhio, sino a che l'estremità inferiore dell'arco, non coincideva con l'orizzonte, e quella superiore, con il Sole, la scala graduata della freccia e delle apposite tavole astronomiche fornivano la latitudine, altro valido strumento era il cannocchiale, che permetteva ai pirati, anche se non c'era nessuna terra in vista, di stimare la direzione e la distanza osservando le nuvole e gli uccelli.

Il navigatore inglese John Davis (circa 1550-1605) raccolse in un libro le conoscenze acquisite navigando con il corsaro Thomas Cavendish nel 1591.

## LA VITA IN MARE

La vita a bordo di una nave pirata era piena di contrasti, quando ci s'impadroniva



di un carico, si attraversavano momenti di grand'eccitazione e di pericolo, ma tra un saccheggio e l'altro, trascorrevano settimane di noia assoluta.

Per riuscire a vincere la noia e alleviare la frustrazione del suo equipaggio, il "capitano" doveva incutere rispetto, se non paura, molti pirati volevano che la vita a bordo seguisse le regole di una comunità democratica: se non vi era accordo su una decisione da prendere, si teneva una votazione, poteva essere contestato perfino il capitano.

I pirati consideravano indispensabili i servizi di un medico chirurgo, il quale aveva con sé un portautensili e usava una sega per amputare braccia e gambe, le infezioni provocate dagli interventi chirurgici portavano spesso alla morte.

Sulle navi non mancava certo il lavoro per la ciurma, che era continuamente impegnata per il buon governo della nave, per mantenere costante la velocità erano necessarie continue rettifiche alle vele e alle sartie, tutti i marinai erano in grado di intrecciare e unire le cime, ma i pirati preferivano rubare i "ricambi", alcuni equipaggi avevano un codice di comportamento che tutti dovevano rispettare.

Ecco alcune regole, derivate dal libro sui pirati di Charles Johnsons (XVIII secolo)

- I. Ognuno ha il diritto di voto, ha diritto a provviste fresche, e alla razione di liquore.

- II. Nessuno deve giocare a carte o a dadi per denaro.

- III. I lumi e le candele devono essere spenti alle otto di sera.

- IV. Tenere il proprio pezzo (moschetto), la pistola, e la spada, puliti e pronti ad essere usati.

- V. Non è consentito salire a bordo ai ragazzi e alle donne.

- VI. Chi diserta in battaglia è punito con la morte o con l'abbandono in mare aperto.

La frusta tipica che si usava in mare era il "gatto a nove code", lo stesso marinaio che doveva subire la punizione la preparava, srotolando una fune in tre parti, a loro volta suddivise in tre funicelle, e poi annodando ogni estremità, un "gatto" era usato una volta sola, le corde insanguinate, se riutilizzate, potevano infettare le ferite.

## LE PROVVISI A BORDO

Per i pirati affamati, il menù non era molto vario e quando c'era carne fresca di solito si trattava di tartarughe, abbondanti in tutte le isole dei Caraibi, costituivano una delle poche riserve di cibo fresco, agili in mare, questi animali corazzati erano lenti a terra e facili prede, a bordo della nave, il cuoco poteva tenere le tartarughe vive nella stiva, fino a quando arrivava il momento di cucinarle, le loro uova erano poi una ghiottoneria molto apprezzata, si trasportavano pollame vivo, per rifornirsi d'uova e carne fresca, se non si riusciva a catturare tartarughe, e il pesce non abboccava, i pirati sopravvivevano con gallette o carne secca, che innaffiavano con birra o vino, a bordo di una nave la galletta era il cibo principale.

Nei lunghi viaggi una dieta povera poteva far ammalare i marinai di scorbuto,



causato dalla mancanza di vitamina C, nel 1753 fu scoperto che mangiare frutta fresca, agrumi in particolare, preveniva questa malattia.

I marinai non conoscevano metodi per conservare l'acqua, che divenne ben presto imbevibile: preferivano quindi la birra, tutte le navi ne trasportavano grandi quantità, generalmente in barili e non in bottiglie.

## LA VITA A TERRA

Pigiati per mesi in una nave maleodorante uno accanto all'altro, pirati e bucanieri non potevano far altro che sognare la vita a terra, e quando sbarcavano in un porto, molti erano abbastanza ricchi da soddisfare qualsiasi desiderio, sperperavano il loro bottino nel bere, nelle donne e nel gioco: "Si trovavano alcuni di questi pirati che sperperano due o tremila pezzi da otto in una sola notte, per poi rimanere anche senza camicia", considerando che con due pezzi da otto, si poteva comperare una mucca, i pirati scialacquavano in poche ore l'equivalente di un'intera fattoria.

La vita a terra non era sempre una festa ininterrotta: l'equipaggio doveva calafatare lo scafo, riparare la nave e provvedere alle provviste per il viaggio successivo, le donne erano bandite dalla maggior parte delle navi pirata, ma quando queste erano in porto spesso salivano a bordo.

Dopo una lunga navigazione, i pirati andavano in cerca di compagnia femminile: nei porti dei Caraibi c'erano molte donne contente di dividere il bottino e gozzovigliare con loro.

Alghe e cirripedi s'attaccavano allo scafo, rallentando la velocità della nave, a volte i vermi perforavano il legno e ciò, alla fine, poteva far affondare l'imbarcazione, si preveniva il problema carenando regolarmente la nave, e per farlo la portavano in secca.

Per i pirati era indispensabile trovare una spiaggia solitaria per carenare la nave, le coste africane della Guinea era un posto ideale, avevano un fondale basso e le navi da guerra non potevano inseguire i piccoli vascelli dei pirati.

Per tenere il mare senza troppi rischi d'affondamento, gli scafi di legno richiedevano una manutenzione costante, si usavano utensili adatti per eseguire i lavori indispensabili, il calafataggio, che comportava la riparazione delle giunture tra le tavole, era indispensabile per evitare infiltrazioni d'acqua, le giunture erano pulite, riempite di stoppa e sigillate con pece bollente.

I pirati erano ben accetti in molti porti, vista la loro facilità nello spendere grosse somme di denaro anche per oggetti di scarso valore, gli equipaggi delle navi erano alleggeriti con gran velocità, del loro bottino da abili giocatori bari.

Una buona "pipata" era un lusso che i pirati potevano permettersi solo a terra, le navi di legno prendevano fuoco facilmente e gli equipaggi, che a bordo non potevano fumare, erano costretti a masticare tabacco, Port Royal, in Giamaica, era una specie di calamita per i pirati del XVII secolo in cerca di piacere e divertimento.

I governatori britannici erano favorevoli ai pirati, ritenendo che la loro presenza avrebbe protetto l'isola dagli attacchi degli spagnoli, nel 1692 Port Royal fu



distrutta da un terremoto, che molti giudicarono una punizione divina per la corruzione della città.

I pirati tracannavano rum in continuazione: ingurgitavano qualsiasi tipo di bevanda alcolica e alcuni di loro non erano mai sobri quando erano a terra. Il vetro era costoso e fragile, e così i tavernieri servivano le bevande ai pirati in boccali di peltro, che ben sopportavano una notte di baldoria.

## LE ARMI

**PALLE INCATENATE:** raramente i colpi di cannone potevano affondare una nave, ma l'impatto della palla di ferro contro lo scafo provocava un'esplosione di schegge mortali. Bastavano due palle incatenate insieme e lanciate in alto per abbattere gli alberi e le vele e danneggiare un vascello.

**SCIABOLA TAGLIAGOLA:** nel XVII e XVIII secolo la sciabola corta, o squarcina, era l'arma preferita da tutti coloro che combattevano in mare, la sua lama corta e larga la rendeva ideale in un corpo a corpo; una lama più lunga poteva impigliarsi facilmente nel sartame.

**TROMBONE:** la canna corta del trombone limitava la sua precisione, i pirati lo usavano solo a distanza ravvicinata, come il moschetto, era appoggiato alla spalla, ma la canna corta rendeva il trombone più maneggevole sul ponte della nave, beccheggiante e affollato.

**PISTOLA A PIETRA FOCAIA:** leggera e maneggevole, era l'arma da fuoco preferita dai pirati quando assaltavano una nave, tuttavia, a volte l'umidità dell'aria, e gli spruzzi, bagnava la polvere e la pistola faceva cilecca, ricaricare l'arma richiedeva molto tempo, che i pirati preferivano usarne l'impugnatura come una clava.

**IL MOSCHETTO:** il tiratore scelto poteva colpire il timoniere della nave avversaria, anche da notevole distanza, la rigatura all'interno della canna stabilizzava la traiettoria, migliorando la precisione del colpo.

**ASCIA D'ATTACCO:** i pirati che andavano all'arrembaggio dei grandi vascelli, usavano asce per scalare le murature delle navi e, una volta sul ponte, le utilizzavano per abbattere le vele, un solo colpo d'ascia poteva tagliare una grossa cima, come il braccio di un uomo.

**ARMA SEGRETA:** il pugnale poteva essere facilmente nascosto sotto i vestiti e in un attacco a sorpresa, dove non c'era spazio per brandire la spada, poteva infliggere ferite mortali.

**BOMBE INCENDIARIE:** scagliate dal castello di prua della nave pirata, bombe spesso fatte di una mistura di pece e stracci potevano appiccare un incendio che si propagava rapidamente, la cortina di fumo che ne seguiva creava confusione e panico.

**PIEDI DI CORVO:** a volte i corsari francesi, spargevano chiodi a quattro punte, detti "piedi di corvo", sul ponte della nave che stavano per arrembare, poiché i marinai andavano a piedi nudi per evitare di scivolare sui ponti bagnati, i piedi di corvo potevano infliggere terribili ferite a chi li calpestava.

Quando i pirati abbordavano una nave, lo facevano con la speranza di trovare la



stiva colma di tesori, se avevano fortuna, il bottino poteva far diventare l'intero equipaggio ricchissimo.

Nel 1693, quando Thomas Tew depredò una nave nell'Oceano Indiano, ogni membro dell'equipaggio ricevette una ricompensa di oltre 3000 sterline e, secondo il tenore di vita di quei tempi, tutti divennero miliardari (un marinaio inglese percepiva allora, come salario, la somma di una sterlina al mese). Ma bottini di questa entità rappresentavano casi eccezionali: la maggior parte delle volte l'equipaggio divideva tesori di entità più modesta e, nei casi veramente sfortunati, scopriva una stiva con un carico ingombrante e per di più senza valore, quando il carico non aveva valore, i pirati derubavano i passeggeri e si disputavano i loro beni personali, valeva la pena di accapigliarsi per un pugnale d'ottima fattura se ne poteva ricavare un buon prezzo.

I favolosi tesori dei pirati spesso erano solo delle leggende, William Kidd seppellì veramente un tesoro, poi recuperato, sull'isola di Gardiner (New York), il bottino preferito dai pirati era l'oro e l'argento trasportati dalle navi spagnole, un doblone d'oro spagnolo equivaleva alla paga di sette settimane di un marinaio, i pezzi da otto in argento potevano venire tagliati per ottenerne spiccioli.

Dopo il saccheggio di un vascello portoghese (1721), John Taylor ricompensò ciascun membro dell'equipaggio con 4000 sterline, e 42 piccoli diamanti.

I pirati dividevano il bottino abbastanza equamente, anche se al capitano, e agli ufficiali spettasse una parte più grande, considerando il valore di un'unità, la ricompensa del marinaio, il capitano riceveva 2,5 il chirurgo 1,5, il maestro d'ascia, che non aveva rischiato la vita nei combattimenti, solo tre quarti, i mozzi solo la metà.

Dopo aver depredato una nave, i pirati dovevano rientrare nel loro porto per dividersi il bottino, ma la ciurma era spesso autorizzata a depredare i passeggeri e l'equipaggio, le armi e le munizioni, erano considerate un prezioso bottino.

Intorno al 1860, era divenuto di moda fiutare il tabacco, i ricchi passeggeri avevano spesso delle tabacchiere decorate e preziose, che rappresentavano un bottino allettante, come regola, i corsari dovevano dividere il tutto secondo il rango, ma in pratica molti intascano di nascosto piccoli oggetti come anelli d'oro.

## BANDIERE

Con i suoi simboli di morte, la bandiera nera invitava le vittime ad arrendersi senza combattere, i marinai rabbrivivano nel vederla, era tuttavia meno temuta di una disadorna bandiera rossa, che significava morte certa per tutti quelli che la avvistavano.

Questa bandiera sanguinaria significava che i pirati non avrebbero avuto nessuna pietà in battaglia, ma, in genere, la semplice vista della bandiera nera era sufficiente allo scopo, la maggior parte degli equipaggi era disposta alla resa, e a volte si univa addirittura alla ciurma pirata.

Erano pochi i marinai che difendevano coraggiosamente la propria nave, costretti a lavorare fino allo stremo, e con una disciplina ferrea, molti di loro consideravano

la vita del pirata come un'esistenza libera e con la possibilità di arricchirsi senza seri pericoli di essere catturati.

La bandiera di Henry Avery è il classico esempio della simbologia delle bandiere pirata, con il teschio e le ossa incrociate, nel 1600 quest'immagine era comunemente usata per raffigurare la morte e fu adottata dai pirati verso la fine del secolo, ma il teschio e le ossa incrociate non erano gli unici contrassegni dei pirati: ogni comandante aveva una sua bandiera nera personale.

La spada è sempre stata simbolo di potere, e così il messaggio sulla bandiera nera di Thomas Tew era molto chiaro, la scelta di una scimitarra asiatica, non fu però di buon auspicio per Tew, molto probabilmente fu proprio con un'arma di questo tipo che fu ucciso nel 1695, nella battaglia per la cattura della nave indiana Futteh Mahmood.

Le donne pirata Mary Read e Anne Bonny probabilmente combatterono sotto una bandiera con il teschio e due spade incrociate.

La bandiera di Bartholomew Roberts lo raffigura mentre brinda con la morte, ne aveva anche una seconda, che lo mostrava a cavalcioni di due teschi con le sigle ABH e AMH, che significavano "una testa delle Barbados" (A Barbadian's Head) e "una testa della Martinica (A Martinican's Head), chiara minaccia di vendetta alle isole che avevano osato contrastarlo.

Sulla bandiera di Barbanera era raffigurato un diavolo a forma di scheletro che regge una clessidra e una freccia e un cuore sanguinante.

La clessidra appare su molte bandiere dei pirati, sulla bandiera di Christopher Moody (1694-1722), come pure su molte lapidi del tempo, la clessidra era raffigurata con le ali e rappresentava la fugacità del tempo, simbolo tradizionale di morte, la clessidra avvertiva i marinai che il tempo per la resa era limitato.

In inglese la bandiera dei pirati detta Jolly Roger che potrebbe derivare dal diavolo, detto "vecchio Roger", o, più probabilmente, dal francese Jolie Rouge, la bandiera rossa.

Temendo di poter avere la peggio in una battaglia navale tradizionale, i pirati ricorrevano all'inganno, a volte, mentre si avvicinavano al bersaglio prescelto, i pirati alzavano una bandiera amica e solo all'ultimo momento, la sostituivano con la bandiera nera per terrorizzare le vittime e convincerle ad arrendersi senza combattere, se questa tattica falliva, sferravano un attacco di sorpresa, abbordando la nave sopraffacendo l'equipaggio.

## LA FINE DEI PIRATI

Dopo aver prosperato per tre millenni, la pirateria organizzata e le guerre di corsa si conclusero nel XIX secolo.

All'inizio del secolo i corsari erano ancora un flagello pericoloso, anche se ormai le marine delle grandi potenze marittime non avessero più bisogno dell'aiuto delle navi da guerra armate dai privati.

Nel 1856 la maggior parte delle nazioni marittime firmò un trattato, la dichiarazione di Parigi, che bandiva le lettere di marca, anche le nuove tecnologie contribuirono a sconfiggere la pirateria. Il XIX secolo segnava l'avvento del vapore

e le marine dell'Inghilterra e degli Stati Uniti costruirono navi che potevano andare ovunque, anche in un giorno senza vento, i pirati, che facevano ancora affidamento sulla propulsione a vela, erano facilmente sopraffatti dalle navi a vapore.

La Marina britannica prese energici provvedimenti nei confronti dei pirati indonesiani e malesi, sospettati di danneggiare il commercio, nel 1844 la nave *Harlequin*, e due altre, salparono da Penang per una missione punitiva contro i pirati d'Achin, nella parte settentrionale di Sumatra, i comandanti di questa piccola flotta non riuscirono nel loro intento e bruciarono indiscriminatamente tutte le case lungo la costa.

Nel 1718 il tenente di vascello Maynard della nave *Pearl* fu incaricato di catturare *Barbanera* vivo o morto, quando riuscì a raggiungere il pirata, Maynard ingaggiò con lui un furioso duello, secondo il capitano Johnson *Barbanera* lottò con una tale forza che gli ci volle ben venticinque ferite, di cui cinque provocate da colpi di pistola, prima di stramazza a terra, la sua testa fu appesa al bompresso (albero prodiero) della nave *Pearl*.

La nave inglese *Greyhound* (Levriero) avvistò due navi al largo di Long Island (Stati Uniti), l'equipaggio non sapeva con chi si fosse imbattuto, le navi appartenevano al terribile Edward Low e alla sua ciurma, dopo una battaglia durata otto ore, la *Greyhound* uscì vittoriosa.

Nel XVIII secolo la Marina britannica mise appunto delle navi da guerra, vere e proprie fortezze galleggianti, in grado di competere con qualsiasi nave pirata. Nel 1722 la *Swallow* mise fine alla carriera del famoso pirata Bartholomew Roberts al largo delle coste occidentali dell'Africa, Roberts, incautamente ingaggiò una battaglia contro la nave da guerra, fu mortalmente ferito al collo.

I corsari che salpavano dagli stati barbareschi rinnovarono i loro attacchi durante le guerre napoleoniche (1796- 1815).

Quando la pace ritornò, gli Stati Uniti e le potenze europee si allearono per annientare definitivamente questi pirati, nelle 1816 navi inglesi e olandesi bombardarono Algeri, obbligando il bey a rilasciare i prigionieri e a scusarsi per le azioni compiute

## I PIRATI NELLA LETTERATURA

Molti scrittori circondarono di un alone romantico le loro avventure, trasformandoli in veri e propri eroi, alcuni, come *Bucaniers of America* (Bucanieri d'America), raccontano la vera vita dei pirati con dettagli raccapriccianti, nel romanzo più famoso, "l'isola del tesoro", i pirati sono malvagi figure.

Ma anche in questo caso la fantasia prende il sopravvento e la vicenda è imperniata sulla ricerca di un tesoro, i forzieri sepolti in isole deserte e ricolmi di ricchezze sono un classico dei racconti sui pirati ed eccitano la curiosità dei lettori, ma non hanno nessun aggancio con la realtà.

Il poeta inglese George Byron (1788- 1824) contribuì notevolmente a creare il mito del pirata romantico, scrisse il suo famoso poema "Il Corsaro" solo poco tempo dopo la fine della minaccia dei pirati, nel romanzo *L'isola del tesoro* (1883), Jim

Hawkins fa vela con la nave Hispaniola alla ricerca di un tesoro sepolto, Jim ascolta di nascosto un piano architettato da Silver e Israel Hands per impadronirsi della nave e uccidere l'equipaggio.

Charles Ellms nel 1837 pubblicò *The Pirates' Own Book* (Il libro dei pirati), un misto di leggende e storie vere che divenne molto presto un "best seller", Ellms racconta che a volte i pirati costringevano i prigionieri a camminare lungo un trampolino sporgente dalla nave, fino a cadere in mare: ma non esiste nessuna prova che i pirati obbligassero le loro vittime a questa "passeggiata".

Alexander Exquemeling (1645-1707) fornisce una delle poche testimonianze sulla vera vita dei pirati del XVII secolo: era francese e navigò con i bucanieri nei Caraibi, la sua descrizione delle loro atrocità, pubblicata per la prima volta in olandese nel 1678, riesce ancora oggi a far inorridire il lettore.

*A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pyrates* (Storia completa dei furti e degli assassini dei più noti pirati) fu pubblicata nel 1724 descrive, a pochi anni dalla loro cattura o esecuzione, le gesta di pirati come Barbanera, Bartholomew Roberts, Mary Read e Anne Bonny, ispirando molti romanzi, ma la vera identità del suo autore (capitano Charles Johnson) rimane tuttora un mistero.

Lo scrittore scozzese Robert Louis Stevenson (1850- 1894) creò il personaggio di Long John Silver, descrisse un pirata che in seguito influenzò tutti gli scrittori, nel romanzo, Silver si guadagna facilmente la fiducia dei cercatori del tesoro per poi tradirli.

Migliaia di bambini hanno seguito le gesta di Peter Pan al cinema o a teatro; ma sono milioni quelli che sono stati catturati dalla lettura del racconto Peter Pan e Wendy, ambientata sull'"isola che non c'è" e sulla nave dei pirati, la storia racconta le avventure di un bambino che non voleva crescere, l'avversario di Peter Pan, Capitan Uncino; nel racconto è il nostromo di Barbanera e l'autore, James Matthew Barrie, attribuì al personaggio le caratteristiche d'Edward Teach.

## PERSONAGGI - LE DONNE PIRATA

Nel XVIII secolo, così come gli affari, le arti e la politica, anche la pirateria era un lavoro, riservato agli uomini, le donne che sognavano di percorrere i mari sotto la bandiera dei pirati non avevano altra scelta che apparire degli uomini e, di conseguenza, vestirsi, combattere, bere e bestemmiare come tali.

La storia non ci racconta le imprese di quelle donne che sono riuscite sempre a mantenere il loro segreto, le audaci imprese delle donne pirata Mary Read e Anne Bonny sono sorprendenti, ma non incredibili, queste donne sono solo due di una lunga schiera d'avventuriere, disposte a travestirsi da uomo pur di avere gli stessi diritti, come molte delle loro contemporanee, Mary Read e Anne Bonny avevano forza e coraggio da vendere, quando combattevano una accanto, formavano una formidabile coppia in grado di intimidire anche il più coraggioso dei pirati.

ALVILDA: una delle prime donne pirata ad aver comandato una nave, fu Alvilda, prima ancora del periodo dei Vichinghi, originaria della Svezia meridionale. Andò per mare per evitare il matrimonio combinato con il principe Alf, il suo equipaggio



era composto di sole donne.

**MARY READ:** prima di intraprendere la carriera di pirata, l'inglese Mary Read (1690-1720) aveva scelto di vivere la sua vita da uomo, travestendosi con abiti maschili, riuscì a combattere nelle file della Marina Inglese.

Quando i pirati di Rackham catturarono la nave sulla quale era imbarcata, si unì a loro, il suo coraggio era tale da far vergognare i suoi compagni di ventura, durante un combattimento tutti i pirati, tranne uno, si nascosero, mentre lei e Anne Bonny si difesero strenuamente, la Read, uccise i codardi che non avevano combattuto da veri uomini.

**ANNE BONNY:** dopo aver incontrato il pirata Jack Rackham, abbandonò il marito marinaio per seguirlo, travestita con abiti maschili, quando Mary Read, anche lei vestita da uomo, si unì alla ciurma di Rackham, la Read confidò a Bonny il suo segreto e le due donne divennero ottime amiche.

Quando i pirati di Rackham furono catturati, le due donne sfuggirono alla pena capitale perchè erano entrambe incinte.

**"CALICO" JACK:** dal 1718 Jack Rackham, detto "Calico" da un tipo di tela di cotone, e Anne Bonny furono pirati e amanti nei Caraibi, più tardi si unì a loro Mary Read, tutti e tre furono catturati dalla Marina britannica, al largo delle coste della Giamaica, Bonny e Read furono le uniche, mentre tutta la ciurma era ubriaca, a combattere coraggiosamente, nel 1720 i pirati furono condannati a morte.

Quando Rackham salì sulla forca, Bonny gli gridò "Se tu avessi combattuto da uomo, ora non moriresti come un cane!"

**CHING SHIH:** all'inizio del XIX secolo, una nutrita flotta di pirati, capitanata dalla "piratessa" Ching Shih, terrorizzava il Mar della Cina, in questi luoghi non era insolito incontrare donne al comando di navi, ma fu eccezionale la vastità dell'impero di Ching Shih 1800 navi e 80000 pirati.

**CHARLOTTE DE BERRY:** nata in Inghilterra nel 1636, Charlotte de Berry crebbe con il sogno di andare per mare, vestita da uomo, seguì il marito in marina, più tardi, costretta ad imbarcarsi su un vascello diretto in Africa, capeggiò un ammutinamento contro un brutale capitano che l'aveva aggredita; gli tagliò la testa con un pugnale affilato, e s'impadronì della nave, sotto il suo comando, l'equipaggio si diede alla pirateria catturando navi cariche d'oro lungo le coste dell'Africa.

**JOHN PAUL JONES:** nato in Scozia nel 1747, leggendario in America per le sue azioni in mare, si meritò, in terra britannica dove era nato, l'appellativo di "pirata" per le sue audaci scorrerie nelle terre costiere inglesi, apprendista in mare su una nave negriera, scappò dai Caraibi per evitare un'accusa d'omicidio, la sua carriera nella Marina Continentale cominciò nel 1775, e le sue imprese temerarie, nei sei anni successivi, fecero di lui un eroe nazionale americano, fece carriera, ma rivalità politiche lo lasciarono amareggiato e senza denaro, morì nel 1792.

**CAPITAN KIDD:** (William Kidd), corsaro e pirata inglese (1645 - 1701).

Trasferitosi ancor giovane nella Nuova Inghilterra, si rivelò ben presto un abile e coraggioso uomo di mare, guadagnandosi pubblici riconoscimenti per i servizi resi alla colonia durante il conflitto del 1688 con la Nuova Francia.



Recatosi nel 1695 in Inghilterra, ottenne da re Guglielmo III la nomina a capitano di vascello, con l'incarico di reprimere la pirateria e, particolarmente, di combattere i corsari francesi molto attivi nel Nuovo Mondo.

Partito da Plymouth nel 1696, con il vascello da corsa Adventure Galley alla volta di New York, dopo aver incrociato per qualche tempo lungo le coste nordamericane, cambiò rotta, dirigendosi verso il Madagascar, dove si diede alla pirateria (1697-1699), ritornato in America, fu smascherato e arrestato; inviato quindi in Inghilterra riconosciuto colpevole d'assassinio e di pirateria fu impiccato. MORGAN: tutt'oggi le sue origini, sono incerte, nato nel 1635 circa, nel Glamorganshire, morì a Port Royal, in Giamaica nel 1688.

Fu rapito da fanciullo a Bristol e venduto come servo a Barbados, si unì giovanissimo ai bucanieri della Giamaica, probabilmente arrivò nelle Antille nel 1655, e partecipò all'invasione della Giamaica, fu un ufficiale militare e un capo pirata e nel 1667 è nominato Ammiraglio dei pirati dal governatore inglese di Port Royal.

Negli ultimi anni assalì numerose imbarcazioni e città, incluso Puerto Bello, nel 1671, conquistò Panama, la più ricca e protetta città del nuovo mondo.

Fra i benefattori che finanziarono la spedizione di Panama vi furono Sir Thomas Modyford, il governatore di Jamaica, George Monck, il Duca d'Albermarle e James Stewart II, re d'Inghilterra, di casa nei circoli aristocratici, dove tutti brindarono alla sua salute, e fu consultato, in India, dai governatori del re.

Nel 1674 il Re Charles II lo nominò Sir Henry Morgan, e vicegovernatore della di Giamaica, dove divenne proprietario terriero; infatti, per gratificare il suo operato, e i servizi resi alla Corona Inglese, gli furono concessi numerosi lotti di terra.

SIR FRANCIS DRAKE: navigatore, corsaro e ammiraglio inglese (nato presso Tavistock, Devonshire, 1539-1545 circa, morto al largo di Portobello nel 1596).

Iniziata in giovane età la carriera del marinaio, a ventidue anni già comandava una nave, combatté nel golfo del Messico, e nel 1570 ottenne la lettera di corsa dalla regina Elisabetta, la quale finanziò le spedizioni che Drake condusse contro le colonie spagnole (1570-1572).

Drake salpò con cinque navi da Plymouth il 13 dicembre 1577, attraversato l'oceano Atlantico, la spedizione raggiunse il Río de la Plata, costeggiò la Patagonia, raggiunse lo stretto di Magellano nell'agosto del 1578, e infine l'oceano Pacifico.

Solo con l'ammiraglia Golden Hind, Drake continuò la navigazione in direzione sud e poi verso est, oltre la Terra del Fuoco, di cui scoprì l'insularità, dimostrando che non era collegata, al "grande continente meridionale", il passaggio tra la Terra del Fuoco e le isole Shetland australi è oggi noto come stretto di Drake.

Costeggiando verso nord il Sudamerica, saccheggiò Valparaíso e altri porti spagnoli del Pacifico, fino a raggiungere, probabilmente, l'isola di Vancouver, ma fu costretto ad invertire la rotta e ad approdare in una baia, situata a nord dell'attuale città di San Francisco, che da allora porta il suo nome.

Il 23 luglio 1579 Drake lasciò la costa americana, attraversò l'oceano Pacifico e giunse presso le Filippine, dove attaccò di sorpresa le navi spagnole, attraversò l'oceano Indiano, doppiò il capo di Buona Speranza e raggiunse l'Inghilterra nel



settembre del 1580, Drake fu così il primo inglese ad aver circumnavigato il globo (impresa realizzata in precedenza solo da Magellano).

Per l'impresa, la regina lo nominò cavaliere, (nonostante le complicazioni insorte con la Spagna) e ordinò, che la nave "Golden Hint" fosse conservata come ricordo (fu demolita circa un secolo dopo).

Scoppiata la guerra contro la Spagna, Drake riprese il mare con una squadra navale: conquistò città nelle isole di Capo Verde e nelle Indie Occidentali, e a Cadice, nel 1578 attaccò una potente flotta spagnola, incendiandola, fu a capo di una delle squadre che dispersero l'"Invincibile Armada", morì di malattia a bordo della sua nave, durante una spedizione contro le colonie d'America.

BARBANERA: molte leggende sorsero intorno a Barbanera, Nato in Inghilterra, sembra che avesse 14 mogli e altrettanti cognomi, fra i quali Drummond, Thatch, Trsh; ufficialmente si chiamava Edward Teach.

Il suo regno di terrore durò due anni, la Marina inglese riuscì a catturarlo nell'insenatura d'Ocracoke nel 1718, dove fu ucciso in un famoso duello, questo breve periodo fu sufficiente per Barbanera per entrare nella leggenda.

In battaglia, Barbanera si metteva dei pezzi di miccia accesi sotto il capello: in questo modo era sempre avvolto da una fitta nuvola di fumo, aveva sei pistole infilate nel suo balteo (fascia a tracolla), una saggia precauzione, poiché ogni pistola poteva sparare solo un colpo.

WILLIAM HAWKYNS: uomo di mare inglese, morto a Plymouth nel 1553, mentre aspettava di essere nominato "Sir", fu il primo di una dinastia di grandi navigatori, fra i più famosi il figlio John, e il nipote Richard.

Nel 1528 iniziò il commercio con la Guinea e il Brasile, depredò sette galeoni spagnoli al largo di Maracaibo.

JOHN HAWKYNS: ammiraglio Inglese (Plymouth 1532- al largo di Portorico 1595), figlio di William Hawkyns, fu il primo inglese che praticò il commercio di schiavi tra l'Africa e le colonie spagnole d'America (1562).

Entrò nel porto di Veracruz valendosi d'alcuni ostaggi spagnoli, senza che la debole guarnigione locale potesse opporre resistenza; ma forza spagnole sopraggiunte lo attaccarono, ed egli fu costretto (1567) ad una rovinosa fuga insieme al cugino Francis Drake.

Tesoriere (1573) e poi controllore della marina reale, partecipò con il grado di contrammiraglio alla lotta contro la "Invincibile Armada" spagnola (1588).

Nel 1590 tentò di intercettare la flotta spagnola che portava l'oro del Nuovo Mondo in Spagna, ma arrivò nelle Antille senza averla intercettata, durante il viaggio di ritorno navigò nelle vicinanze, con la flotta spagnola, senza accorgersi della sua presenza, quando si accorse delle navi spagnole, era nei pressi del Portogallo, nel 1595 accompagnò il cugino Drake in un'altra infruttuosa spedizione nelle Indie Occidentali, dove perse la vita.

Fu uno dei più arditi navigatori al servizio della regina Elisabetta, e fra i primi a praticare la guerra di corsa.

RICHARD HAWKYNS: navigatore e ammiraglio inglese, figlio di John, comandante di una nave, nella lotta contro la "Invincibile Armada spagnola", nel 1588.



Con il Dainty, e altri due bastimenti, partì, nel 1593 alla volta delle colonie spagnole nell'America meridionale, a scopo di preda, e non per tentare scoperte geografiche, come asserì nelle sue memorie.

Passato dall'Atlantico al Pacifico attraverso lo stretto di Magellano, predò la costa cilena, finché, ferito e con il Dainty in procinto d'affondare, dovette arrendersi a due navi spagnole, catturato fu condotto in Europa, e liberato nel 1602.

Raggiunse il grado di viceammiraglio e combatté i pirati algerini nel Mediterraneo, morì a Londra nel 1622, di lui rimangono le "osservazioni sul viaggio nei mari del sud".

WALTER RALEIGH: (1558 -1618) cortigiano, navigatore e scrittore inglese, dopo aver combattuto in Francia per la causa ugonotta (1569-1576).

Nel 1578 si dedicò alla carriera marinaresca, con il fratellastro Sir Humphrey Gilbert, compiendo un primo viaggio a Terranova.

Nel 1580 si mise al servizio di Robert Dudley, conte di Leicester, e combatté in Irlanda, divenuto il favorito della regina Elisabetta I, ebbe in dono lucrosi monopoli commerciali, e vasti domini in Inghilterra e in Irlanda, nel 1584 finanziò un viaggio d'esplorazione lungo le coste dell'America Settentrionale, tra la Florida e Carolina del Nord, assegnando il nome di "Virginia" (in onore d'Elisabetta I detta "la Regina vergine") ad un vasto territorio, seguì nel 1585-1587 un tentativo di colonizzazione (sbarco nell'isola di Roanoke) ma senza successo.

Sostituito nel 1587 dal rivale conte d'Essex nel favore della regina, fu imprigionato nel 1592, per aver sedotto un'ancella di questa, che sposò.

Nel 1595, riprese l'attività marinara ed esplorò le coste dell'America Meridionale, sperando di scoprire il favoloso Eldorado; quindi partecipò alla presa di Cadice (1596), nel 1601 partecipò alla repressione della ribellione del conte d'Essex, presenziando come capitano della guardia alla sua esecuzione.

All'avvento di Giacomo I fu imprigionato (luglio 1603) sotto l'accusa, infondata, di avere complottato contro di lui; processato nel novembre fu condannato a morte, ma la sentenza non fu eseguita, e Raleigh rimase prigioniero nella torre di Londra fino al marzo 1616, liberato purché comandasse una spedizione nella Guiana, alla ricerca di una miniera d'oro, senza venire a conflitto con i coloni spagnoli, salpò nel marzo 1617 raggiungendo in dicembre la foce dell'Orinoco, l'oro non fu trovato, e gli uomini di Raleigh si scontrarono con gli spagnoli; per questo al suo ritorno Giacomo I, secondo l'impegno preso con l'ambasciatore spagnolo Gondomar, e in base alla sentenza del 1603, lo condannò alla pena capitale, fra i suoi scritti, oltre a numerose poesie, si ricordano la descrizione della Guiana e una storia del mondo, rimasta incompiuta, a lui si deve la coltivazione del tabacco in Inghilterra, e secondo alcuni, quella della patata.

HEIN o HEYN PIETER PIETERSZON: (1578-1629) ammiraglio olandese, al servizio della Compagnia delle Indie, nel 1628 riuscì a catturare a Matanzas, presso Cuba, un convoglio spagnolo carico di verghe d'oro e d'argento, provenienti dalle miniere americane, per un valore di quattro milioni di ducati.

Poco tempo dopo, con il grado di vice ammiraglio, gli fu affidato il comando della flotta olandese. Incaricato di liberare il mare del Nord dai Valloni, che si



battevano per aiutare la Spagna, a mantenere il proprio dominio sui Paesi Bassi, nel giugno del 1629 li sconfisse, ma perse la vita nel corso della stessa battaglia, combattuta al largo di Dungeness.

JEAN DAVID NAU: (1630 – 1671) François L'Ollonnais, filibustiere francese, soprannominato l'Olonese, stabilitosi a Santo Domingo, si rifugiò poi sull'isola di Tortuga (una delle isole Vergini), donde condusse contro gli spagnoli una lotta senza quartiere (di qui l'attributo di flagello degli spagnoli), impossessandosi di Maracaibo (1666), Puerto Cabello, San Pedro, e altri luoghi, fu il più crudele tra i bucanieri, seminò il terrore tra gli spagnoli, che temendo la crudeltà delle sue torture, preferivano morire piuttosto che cadere prigionieri. Naufragato in seguito ad una tempesta, fu ucciso dagli Indios.

JEAN BART: (1650-1702), francese discendente da una famiglia di tradizioni marittime, s'imbarcò come mozzo a 17 anni, servendo sulle navi dell'olandese De Ruyter, tornò in patria nel 1672, quando scoppiarono le ostilità tra Francia e Olanda.

Dal 1672 al 1678, dimostrò eccezionali qualità di comandante, al comando di navi corsare, nominato tenente di vascello nel 1679, capitano di Fregata nel 1686, nel 1689 salvò un convoglio mercantile, dall'attacco di due vascelli inglesi, catturato dagli inglesi con Forbin, dodici giorni dopo, Bart e Forbin riuscirono ad evadere e a raggiungere la Francia.

Capitano di vascello nel 1690, forzò il blocco posto a Dukerque da trentanove navi anglo-olandesi e riprese la guerra di corsa, confermando in numerose azioni sangue freddo, coraggio e valore combattivo.

Comandante di squadra nel 1691, assicurò l'arrivo in Francia di convogli carichi di grano, del quale vi era estremo bisogno.

Nel 1694 attaccò la squadra dell'ammiraglio Hidde de Vries, formata di navi olandesi, danesi e svedesi: guidando all'arrembaggio i suoi uomini, catturando il vascello dell'ammiraglio nemico, mettendo in fuga il resto della flotta, e recuperando centoventi navi cariche di grano, che condusse in porti francesi, i suoi discendenti conseguirono i più alti incarichi nella marina, Reale Francese, il suo primogenito, Francois Cornil, morì viceammiraglio nel 1755.

Può essere considerato il più grande uomo di mare che abbia avuto la Francia;

CLAUDE DE FORBIN : (1685 -1688), ammiraglio appartenente all'antica famiglia provenzale dei Forbin, del ramo dei Gardanne.

Fu inviato nel Siam, dove divenne un grande ammiraglio, tornato in Europa fu compagno d'armi di Jean Bart, con cui cadde prigioniero degli inglesi nel 1689; ambedue riuscirono ad evadere da Plymouth.

Durante la guerra di Successione spagnola bombardò Trieste nel 1702; promosso ammiraglio di squadra nel 1707, si ritirò dal servizio nel 1710.

Tre anni prima di morire scrisse le sue memorie.

ROBERT SURCOUF: (1773-1827) praticò la guerra di corsa lontano da Saint-Malo, sua città natale.

La sua base era l'isola Maurizio, nell'Oceano Indiano, allora proprietà francese, depredava i mercantili inglesi, che facevano rotta verso l'India.

Era famoso non solo per l'abilità nella guerra da corsa, ma anche per il coraggio.



Non lasciava mai le sue pistole, riccamente decorate, una volta lottò contro una dozzina di soldati prussiani uscendone vincitore.

JEAN LAFITTE: (1780 – 1826) Nato a Haiti, pirata, corsaro, negriero e contrabbandiere, Jean Lafitte e suo fratello Pierre comandava una banda che nel 1807, deteneva circa un decimo di tutti i lavori della città di New Orleans. Dichiarato fuorilegge per contrabbando di schiavi, Jean ottenne la grazia per aver difeso la città da un attacco, nella guerra del 1812.

Gli atti di pirateria, di Lafitte erano indirizzati soprattutto contro navi spagnole nel Golfo del Messico, sosteneva che questi erano legittimi atti di guerra di corsa, esibendo lettere di marca.

Ma depredava anche navi americane, e dalla sua roccaforte a Barataria Bay, presso New Orleans, dirigeva segretamente anche il commercio degli schiavi.

*di Mario Veronesi*

MM



GLI AVVENTURIERI DEL MARE - AMMIRAGLI & PIRATI/E  
BUCANIERI & CORSARI/E - PRIVATI O DI STATO

di Mario Veronesi

[STORIA DELLA PIRATERIA](#)

### TERZA PARTE

## UN PERSONAGGIO PITTORESCO: KHAIR AD-DIN (IL BARBAROSSA "ARABO") L'AMMIRAGLIO DEL SULTANO

Nel 1492 sulle coste dell'Africa, si riversarono a centinaia di migliaia i mori di Spagna cacciati da Ferdinando e Isabella, nell'unificazione della Spagna, contribuendo senza saperlo, alla fondazione di quegli stati barbareschi che lottarono strenuamente contro la loro futura dominazione.

Nelle vicinanze di Galata, una maestosa cupola ricopre la tomba di Khair ad-dinn (detto il "BARBAROSSA") "il protettore della fede", l'uomo per il quale ancora oggi i turchi hanno sentimenti d'ammirazione.

Il padre Giacobbe, è un giannizzero e partecipa alla spedizione, per la conquista dell'isola di Lesbo da parte turca, fermatosi, si era poi trasformato in marinaio, dedito al commercio in tutto l'arcipelago greco, i suoi figli ARUG primogenito e Khair ad-din, ultimo di quattro maschi, hanno ereditato dal padre, l'indomito spirito combattivo, e l'amore per il mare, dalla madre figlia di un prete copto, i Barbarossa hanno ereditato una sorta di religiosità, trasferita nella loro educazione musulmana, che si tradusse nello stimolo alla guerra santa (gihad).

ARUG al comando di una galeotta, esercita il commercio e la pirateria, al largo di Rodi, è attaccato dai Cavalieri di San Giovanni, i più irriducibili nemici dei musulmani, suo fratello Isaac è ucciso, egli e gran parte del suo equipaggio, catturati e incatenati ai banchi di voga, sotto il controllo e la frusta dell'aguzzino, (sulle galee era incaricato di accudire ai galeotti, incatenandoli ai remi e facendoli remare a suon di scudisciate, la parola deriva dal catalano "algozic" che significa sbirro, e dall'arabo "al wazir"), questa sorte tocca ad Arug per un paio d'anni, fino al pagamento del suo riscatto.

I due fratelli si danno alla pirateria, concludendo con il sultano di Tunisi un accordo, in cambio di un decimo del bottino, le loro galee trovano sicuro rifugio in quel porto, il commercio cristiano subisce perdite considerevoli, ed i barbareschi spadroneggiano sul mare, e mirano alla conquista di tutta la costa da Tripoli a Tangeri.

Ferdinando di Spagna, non assiste impotente, caccia i corsari da Bouge, Orano e da Algeri, in questa città fa costruire a guardia del porto la fortezza di Penon, che diventerà poi leggendaria, nel 1512 Arug tenta di riprendere Bouge dal mare, con



una flotta di 12 galeotte, e mille uomini, nel corso dell'attacco perde un braccio per un colpo d'archibugio, e i suoi uomini si sbandano, in questa sconfitta, Khair ad-din per la prima volta assume il comando della squadra al posto del fratello, una galeotta genovese che ha la sfortuna d'incontrarlo, è catturata e trascinata a Tunisi, ma da Genova cala in Africa Andrea Doria con 12 galee, sorprende le navi turche in porto, assente Arug convalescente, Khair ad-din, non si perde d'animo, affonda sei navi nel porto, le altre sei le abbandona sulla spiaggia, i genovesi le recuperano prontamente e ritornano a Genova, l'astuto Barbarossa, ha salvato sei navi, semi affondate nel porto, le recupera e ne costruisce altre tre, così l'anno seguente la sua flotta è di nove unità, e con quelle inizia la sua attività piratesca.

Arug trasferisce navi e supporto logistico a Djidjelli nelle vicinanze di Bourge in mano spagnola, e da lì riprende le sue scorrerie, rastrella le acque siciliane, catturando numerose navi e ricchi bottini, dividendolo con la popolazione locale, che gli attribuisce la nomina a re di Djidjelli.

Alla morte di Ferdinando il cattolico nel 1516, accorrono ad Algeri che si era ribellata agli spagnoli, sotto la guida dello sceicco SELIM, Khair ad-din con 16 galeotte, 500 turchi, cannoni e vettovagliamento, arriva ad Algeri, mentre il fratello Arug con 800 turchi, 2.000 mori e altri 3.000 uomini, reclutati tra locali attacca la fortezza di Penon, ma i suoi cannoni di piccolo calibro, non riescono a distruggere le mura, tanto meno gli spagnoli cedono alle sue offerte, e la fortezza rimase ancora per molti anni una spina nel fianco dei Barbarossa, il sultano Selim è impiccato, e Arug si proclama re d'Algeri.

La reazione spagnola non tarda ad arrivare, e nel 1517 una potente flotta, al comando dell'ammiraglio DIEGO DE VERA, è inviata con 10.000 uomini, al largo vigilano le potenti galee da guerra, e dalle navi da trasporto sbarcano uomini e mezzi, Arug piomba improvvisamente sulla disorganizzata testa di ponte spagnola, duemila sono i morti e oltre quattrocento prigionieri, una violenta tempesta s'abbatte sulla flotta spagnola che è costretta a riprendere il mare, le galeotte turche al comando di Khair ad-din, ne completano la distruzione, la cristianità è colpita umiliata e avvilita, ora solo Orano, è l'ultimo caposaldo spagnolo sulla costa d'Africa.

Un forte esercito spagnolo sbarca ad Orano, la fortuna degli uomini come rapidamente crescono, così rapidamente finiscono, Arug è sconfitto e ucciso con tutti i suoi uomini, Khair ad-din lo attende invano ad Algeri, la sorte gli consegna il comando ed il potere in un momento di tragedia e di lutto per la sua famiglia, Selim I gran sultano di Costantinopoli riceve la notizia della morte d'Arug, per mezzo di una galeotta inviata alla "Sublime Porta" da Khair ad-din, con la donazione formale della signoria delle province del nord Africa, conquistate dal Barbarossa, l'astuto uomo sa che il sultano è impegnato nella conquista della Siria e dell'Egitto, e non può certo occuparsi di questi territori, Selim, infatti, ringrazia il



Barbarossa, e lo nomina suo "Beylebey" vale a dire governatore, e quanto gli basta, la potenza ottomana alle sue spalle, e, di fatto, il governo personale sulle sue terre.

CARLO V di Spagna nel 1519 incarica l'ammiraglio UGO de MONCADA di costruire una flotta e di procedere alla riconquista d'Algeri, ma la cattiva scelta della stagione (fine d'agosto) vede la flotta distrutta da una violenta tempesta mentre sta sbarcando soldati e armamenti, il mercato d'Algeri pullula di nuovi schiavi e di merci.

Khair ad-din consolida il suo potere nelle terre africane, tra gli anni 1520 al 1529, quasi tutta la costa cade in suo dominio, organizza una gran flotta potente ed efficace, che opera nel Mediterraneo non con azioni improvvise, ma seguendo un piano generale, attaccando il commercio cristiano, e mantenendo una minaccia costante dalle Baleari alla Sicilia, dalla Sardegna al Lazio e sulle coste spagnole, sono con lui i migliori marinai musulmani Dragut, Sinam "l'ebreo di Smirne", Aydin cristiano rinnegato, detto il "terrore del diavolo", e molti altri, tutte le navi che incappano nel suo setaccio, sono destinate a lasciare ricchezze e schiavi.

Nel 1530 dopo 16 giorni d'incessanti bombardamenti, i 200 uomini di forte Penon, si arrendono a Khair ad-din, e la bandiera spagnola ammainata, quello che rimane del forte è totalmente distrutto, sulle sue rovine è costruito, in due anni di lavoro da schiavi cristiani, un molo di protezione del porto contro la violenza del mare, un porto al quale possono appoggiarsi con sicurezza le galee e galeotte del re d'Algeri.

Nel 1533 il sultano SOLIMANO lo invita a corte, è il riconoscimento della potenza del Barbarossa, Solimano gli affida, la ricostruzione e l'organizzazione della flotta ottomana, Khair ad-din si getta con entusiasmo in quest'impresa, negli arsenali della Sublime Porta si lavora a ritmo serrato per tutto l'inverno del 1534, il Barbarossa vuole per la primavera 61 galee, e difatti in primavera più di 80 navi sono pronte agli ordini del nuovo ammiraglio, quando lascia il "Corno d'Oro", accompagnato dall'ammirazione dei figli di Maometto, il terrore corre lungo le isole cristiane dell'Egeo, e si propaga man mano sui lidi più lontani, dove dalle torri di guardia, vedette timorose scrutano il mare.

Le acque azzurre dello Ionio sono nuovamente rotte dalla voga ritmata dei turchi, Messina assiste al sacco di Reggio, e pensa al peggio, ma il Barbarossa si dirige a nord, batte tutte le coste italiane, attacca Sperlonga, Fondi subisce una violenta rappresaglia, per la mancata cattura di Giulia Gonzaga, augusta preda destinata a Solimano, che riesce invece a fuggire nella notte, ma quali sono le vere intenzioni del Barbarossa?

Mulay Hasan non immagina che tutto questo saccheggio delle coste italiane non è altro che un diversivo, destinato a procurare nuove ricchezze a Solimano, per pagare le spese sostenute per la costruzione della flotta, ma messa in atto dal



Barbarossa per preparargli una sgradita sorpresa, il 16 agosto del 1534 la flotta ottomana apre il fuoco contro i forti posti all'ingresso di Tunisi, a Mulay Hasan non rimane altro che fuggire, con i suoi tesori e le sue donne, il Barbarossa ora è padrone anche di Tunisi, la flotta del sultano è inviata a Costantinopoli carica di bottino, e Khair ad-din si prepara a raccogliere i vantaggi della sua accresciuta potenza, (il rimandare a Costantinopoli la flotta del sultano fu un errore che costerà la perdita di Tunisi, quelle navi gli sarebbero state utilissime per contrastare la spedizione del 1535).

Troppo grave è la minaccia della Tunisia in mano del Barbarossa per i possedimenti spagnoli di Sicilia e dell'Italia meridionale, CARLO V decide un intervento decisivo, una spedizione al comando di ANDREA FORIA investe La Goletta, il 14 giugno del 1535, navi spagnole, del papa, del vicerè di Napoli e dei cavalieri di San Giovanni, sbarcano con successo uomini e cannoni, una sommossa interna di schiavi cristiani liberatisi accelera la caduta di Tunisi, Mulay Hasan è rimesso sul trono, e un sospiro di sollievo da tutta Europa, saluta questa vittoria cristiana.

A Bona, dove si è ritirato, il Barbarossa arma prontamente 26 galeotte e prende il mare, arriva alle Baleari e il saccheggio è spietato, uomini e donne caricate sono trasportate ad Algeri e rivenduti come schiavi, un'azione che ancora una volta testimonia lo spirito battagliero, e indomito dei pirati barbareschi. Il Doria, e il Barbarossa non si scontrarono mai direttamente, ora è il Doria che cattura navi turche nello Jonio, ora è il Barbarossa che infierisce sulle coste pugliesi.

Nel 1537 i turchi cingono d'assedio Corfù con un grande spiegamento di forze, 100 galee e 25.000 uomini, i cristiani resistono, tanto da far decidere Solimano a desistere dall'impresa, il Barbarossa si sfoga rastrellando i possedimenti veneziani nelle isole ioniche, nel 1538 una flotta coalizzata di navi venete, genovesi, spagnole e pontificie si sta concentrando a Corfù, si tratta di 80 galee veneziane, 36 del papa, e 30 spagnole, che attendono il Doria con i suoi 50 galeoni.

Quando le forze cristiane giungono a Corfù, Khair ad-din ha già schierato le proprie navi, 150 galee nel golfo di Arta, su un'alineata a mezzaluna che consente di concentrare il fuoco di tutti i cannoni sullo stretto canale d'ingresso, gli avversari si studiano ma non si muovono, nel pomeriggio del 26 settembre il Doria dirige verso sud con l'intenzione di attaccare i possedimenti del sultano, il Barbarossa salpa e insegue la flotta cristiana, che per il cattivo tempo si disperde lungo le coste, particolarmente pericolosa è la situazione del gran galeone veneto di Alessandro Condulmer, rimasta in posizione arretrata per mancanza di vento, le galee turche si lanciano ripetutamente all'assalto di questa fortezza galleggiante, ma le spaventose bordate dei suoi cannoni, impediscono ai turchi l'arrembaggio, Condulmer resiste anche se la richiesta di soccorso inviata al Doria rimarrà insoddisfatta, (questo comportamento del Doria si spiega per la rivalità ancora



esistente, tra gli alleati italiani, in particolare tra Genova e Venezia), alla fine della giornata una galea veneziana, una pontificia e cinque spagnole, cadono in mano turca, non si può parlare di una vittoria ottomana, anche perchè, molte loro navi hanno subito danneggiamenti, rimane però il fatto del disimpegno del Doria da Prevesa.

Bisogna attendere Lepanto per una vera riscossa cristiana.

Il 19 ottobre del 1540, 200 galeoni, 50 galee, 25.000 uomini al comando del Doria si presentano davanti alla città che viene investita da tutte le parti, Barbarossa è assente, ed è il suo vice Hasan che assume il comando della difesa, mentre a terra continuano i combattimenti, le navi sono disperse da un'improvvisa tempesta, si ripete il disastro della spedizione di Moncada, il vento di burrasca distrugge 140 navi che finiscono in costa, dove gli equipaggi sono uccisi dai turchi, grande è il valore dei Cavalieri di San Giovanni, ultimi a lasciare il campo coprendo la ritirata degli spagnoli, e ancora oggi il luogo è chiamato "il sepolcro dei cavalieri".

Carlo V anche questa volta, non ha voluto seguire i consigli di coloro che ritenevano la stagione inadatta alla spedizione, sembrerebbe che anche da lontano Khair ad-din riesca a proteggere le coste del suo regno.

Un fatto nuovo porta la costernazione nel mondo cristiano, l'alleanza che il Barbarossa stabilisce per conto del Sultano, con la cattolicissima Francia di Francesco I, nel riquadro di quest'alleanza nel 1543, 100 galee di Barbarossa accorrono in aiuto dei francesi contro Carlo V, mentre naviga alla volta di Marsiglia, Khair ad-din non trascura di rendere visita ai territori spagnoli, assale Reggio dove s'impadronisce di un'avvenente fanciulla diciottenne, figlia del governatore, e la sposa, assale poi Gaeta, ma pone ogni freno ai suoi uomini quando arriva nei territori francesi, nell'assedio di Nizza i turchi mettono in campo le loro artiglierie pesanti, ed i francesi dopo la resa della città, la devastano per giorni interi, incolpando i musulmani, (poichè il governatore della città si era arreso, il saccheggio fu ingiustificato, furono proprio gli spagnoli ad accusare i francesi di questo saccheggio, mentre le navi turche si erano già ancorate nella loro base di Villafranca), nella primavera del 1544 Khair ad-din rientra a Costantinopoli, saccheggiando le terre di Carlo V, l'Elba, poi Ischia e Procida, e impone tributi alle isole Lipari, il suo rientro al Corno d'Oro è un trionfo, è acclamato "re del mare" per merito suo, la potenza dell'impero ottomano si è imposta su tutto il Mediterraneo.

Nel luglio del 1546, una violenta febbre lo uccide all'età di 63 anni, suo figlio Hasan, diventerà Pascià d'Algeri e governatore del regno ottomano d'Algeria.

Ancora oggi i turchi venerano la sua tomba, e ne ricordano le gesta, dal sepolcro di Galata il suo spirito aleggia ancora sui mari.



## GLI AVVENTURIERI DEL MARE - AMMIRAGLI & PIRATI/E BUCANIERI & CORSARI/E - PRIVATI O DI STATO

di Mario Veronesi

[STORIA DELLA PIRATERIA](#)

### QUARTA PARTE RUGGERO DI LAURIA - L'AMMIRAGLIO Ghibellino

Nel secolo XIII, Carlo d'Angiò detiene il possesso del regno di Sicilia, ormai decaduto dallo splendore al quale lo avevano elevato gli Svevi, ma terra di saccheggio e di preda.

Il 31 marzo del 1282, a Palermo esplode violenta la rivolta contro i francesi, è il vespro siciliano i francesi sono massacrati, e la rivolta si estende rapida per tutta l'isola, dopo Palermo anche Messina riconquista la libertà.

Immediata la reazione degli angioini, re Carlo I accorre da Brindisi con forze navali e terrestri, ed il 10 giugno investe Messina, che sotto la guida d'Alaimo dei Lentini, resiste,

dopo una vana richiesta d'aiuto al pontefice, i rivoltosi siciliani, si rivolgono alla corte d'Aragona, con l'intervento dei quali, l'insurrezione diventa guerra, e durerà vent'anni.

L'indole feroce di quel secolo, l'ardore atavico dei siciliani e dei catalani, l'odio profondo, politico e religioso dei ghibellini del sud, contro gli angioini, braccio secolare del papato, contribuirono a rendere più crudele questa lotta.

Il 28 agosto del 1282, una piccola flotta catalana con a bordo Don Pietro d'Aragona, marito di Costanza, figlia di Manfredi, getta le ancore nel porto di Trapani, da qui il sovrano si trasferisce via terra a Palermo, dove il 7 settembre è incoronato re di Sicilia, il nuovo sovrano chiama alle armi, tutti gli uomini dai quindici ai sessant'anni d'età, e invia a Messina 2000 "almugaveri" (il loro nome deriva dal vocabolo arabo "Mugaver" con cui si denominava la loro daga, la maggior parte sono originali della Sierra d'Aragona, soldati molto resistenti alle fatiche, alla fame e alla sete, erano, fanti leggeri destinati alla guerriglia, non erano pagati, ma avevano il diritto al bottino con il quale vivevano, poveri, seminudi, armati di due zagaglie, un giavelotto, una daga, senza scudo né armature, erano il terrore dei cavalieri, contro i quali si scagliavano sventrando i pesanti cavalli)

Il 2 ottobre, 22 navi catalane entrano nel porto di Messina, evitando il blocco delle 120 navi francesi, queste unità con altre siciliane costituiscono la forza, con la quale l'ammiraglio don James Perez si dirige verso le forze navali nemiche, al



comando del genovese Arrighino dei Mari.

Quattro giorni dopo le navi angioine di stanza a Reggio, escono dal porto, le navi siciliani gli sono subito addosso, i legni genovesi e provenzali si dirigono verso nord, quelli napoletani accettano il combattimento, in poche ore 22 galee nemiche sono catturate, James Perez rientra a Messina con 4.500 prigionieri, il sovrano aragonese è perfettamente consapevole della forza dell'avversario, anzitutto deve rivedere l'organizzazione del comando delle forze navali, don Jaimez si è dimostrato troppo impulsivo e temerario, coglie l'occasione per una sua disobbedienza, lo sostituisce con Ruggero di Lauria nel 1283.

Il nuovo ammiraglio è giovane, ha solo 38 anni, ma il suo valore e le sue capacità sono già conosciute, Re Manfredi di Svevia concedendo in sposa a don Pietro d'Aragona, la figlia Costanza, aveva gettato le basi di un diritto legittimo d'eredità tra il regno d'Aragona e la Sicilia, dopo la battaglia di Benevento (1266) i signori che avevano seguito le sorti della casa Sveva, erano fuggiti in esilio e molti di questi ripararono in Aragona, tra questi vi erano due giovani, Ruggero di Lauria, e Corrado Lancia, il primo apparteneva alla casa di Manfredi, sua madre donna Bella era stata istitutrice di Costanza, il secondo era il cugino, i feudi dei due giovani erano stati subito confiscati dall'Angioino, e distribuiti ai cavalieri provenzali o francesi che l'avevano seguito nell'impresa napoletana, Il divario tra le forze in campo è notevole, ma il disegno del nuovo ammiraglio è lucido e preciso, attaccare le navi nemiche, mentre sono distribuite nei vari porti, impedendone la riunione, 21 galee investono e saccheggiano le coste calabresi e pugliesi, sono sbarcati nuclei d'Almugaveri che penetrano nel territorio anche per 80 chilometri, portando devastazione e rovina, da parte angioina si sta approntando una flotta, per un intervento definitivo, contro quella sicula catalana, a Marsiglia si stanno armando 20 galee al comando di Guglielmo Cornut, a Napoli 90, l'appuntamento è a Reggio per la metà di giugno, l'ordine del Cornut prevede il trasferimento della squadra da Napoli a Malta, successivamente inizio delle operazioni in mare per l'eliminazione della squadra siciliana.

Ai primi di giugno anche il Lauria arriva a Malta, le navi aragonesi si gettano all'attacco, dopo una furiosa battaglia sono sconfitti e l'ammiraglio Cornut muore, Malta si arrende ed a presidiarla rimane Corrado Lancia, la flotta di Lauria toccando Siracusa, Acireale e Taormina, rientra a Messina per fronteggiare la squadra di Napoli, ma Ruggero non si ferma, ripristina le navi e riparte, in Provenza si assoldano galee genovesi e pisane, si spingono i saraceni di Lucera contro gli aragonesi, lungo la costa s'istallano torri d'avvistamento che segnalino con il fuoco o con fumo il sopraggiungere delle galee del Lauria, o di corsari siciliani che in quel periodo hanno iniziato a fare la loro comparsa, in questa situazione di preparazione, trascorre il 1284, a fronte delle 34 galee del siciliano, vi sono 55 galee pronte a salpare da Marsiglia, a Napoli 30 navi al comando del principe Carlo di Salerno, 30 unità a Brindisi, e

altre 40 navi sparse in altri porti, una forza di oltre 120 navi con le quali Carlo d'Angiò si promette di occupare Ustica e da qui investire Palermo e Messina, il Lauria, lascia le acque siciliane e si porta in crociera di vigilanza nel tratto di mare dal Circeo, al golfo di Napoli, pronto ad intercettare le due forze nemiche, impedendo la loro ricongiunzione, una nave genovese avvista la flotta siciliana e corre a Napoli avvisando gli angioini, il Lauria si sposta rapidamente a settentrione nella baia di Gaeta, devastando i raccolti di quelle terre, ritorna verso sud, effettua un'incursione nel golfo di Napoli, con l'intenzione di provocare una reazione della flotta napoletana e snidarla dal porto, avviene quanto Carlo d'Angiò aveva temuto, i suoi ordini erano chiari, aspettare la riunione delle flotte, prima di attaccare il nemico, ma il mattino del 5 giugno 1284, 30 galee napoletane gremite d'uomini d'arme e cortigiani, salpano per gettarsi contro le navi siciliane, appena le vede il Lauria mette le vele verso Castellamare, simulando una fuga, ma lo scopo è di mettersi con il sole in poppa una volta invertita la rotta, le unità napoletane si buttano all'inseguimento in maniera disordinata, e sotto il monte di Castellamare, Lauria fa ammainare le vele, inverte la rotta e dispone le navi su una doppia linea di fronte, una d'assalto, l'altra di riserva, ogni nave è strettamente legata all'altra, i famosi balestrieri catalani sono messi al riparo dietro le murate e le impavesate, tutto è pronto per l'urto, lo scontro è accanito ma breve, i balestrieri catalani non perdono un colpo, mentre i francesi con il sole in faccia tirano alla cieca, i cavalieri cominciano a soffrire il mare, e appesantiti dall'armatura ben poco possono contro gli snelli esperti marinai del Lauria, ben presto 18 galee si ritirano a Napoli, le restanti navi sono tutte distrutte, l'ammiraglia con il principe di Salerno dopo aspro combattimento si arrende, catturati prigionieri anche numerosi nobili provenzali e italici.

Carlo di Salerno è costretto a consegnare a Ruggero, Beatrice figlia di Manfredi, tenuta prigioniera nel castello dell'Uovo, Napoli rifornisce i vincitori, di vettovaglie, e rientrano a Messina.

Una piccola marina condotta con coraggio da un gran capo era così riuscita a cogliere la prima importante vittoria, due giorni dopo la sconfitta del figlio, Carlo giunge a Gaeta con 40 galee, si porta a Napoli, dove unisce le sue navi a quelle genovesi e pisane, ed alle 18 scampate alla sconfitta di Castellamare, rifornisce le 75 unità e le invia rapidamente a Brindisi, da questa città si trasferiscono a Catona, con l'ordine d'iniziare l'assedio a Reggio, nel frattempo al Lauria arrivano altre 14 galee catalane, la situazione delle forze nemiche nel 1284 è la seguente: il siciliano con una flotta di 54 galee armate con equipaggi addestrati e motivati, in più il porto di Messina scelto come base logistica, con la possibilità di ricevere rinforzi da tutta la Sicilia, l'ammiraglio provenzale e quel napoletano, con oltre 100 navi di varie provenienza, con equipaggi non legati, di poco affidamento per le continue diserzioni, con base operativa nel tratto Catona Nicotera, aperto al cattivo tempo, alle spalle una Calabria, impoverita dai saccheggi, e Reggio in mano Aragonese, vera spina nel fianco, ed infine l'avvicinarsi dell'autunno e della cattiva stagione, Situazione che



non sfuggi a Ruggero, che con sole 10 navi, a mezzanotte assale Nicotera, difesa da un Ruffo conte di Catanzaro, vi distrugge otto galee nemiche, prende terra e saccheggia il borgo, il mattino cerca le forze angioine, che però prudentemente si ritirano a Crotona nell'attesa dell'autunno, alla fine dell'anno muore Carlo d'Angiò gli succede Carlo lo zoppo, Francia, Provenza, Maiorca e Napoli stingono alleanza, mentre il pontefice lancia una crociata contro gli Aragonesi, il giorno di Pasqua, a Tolosa si radunano 17.000 cavalieri, 18.000 balestrieri e 100.000 fanti, a Narbona sono ancorate 150 navi provenzali, genovesi, pisane e guascone, a Messina ci sono 40 galee del Lauria, con questi mezzi Ruggero condurrà la campagna del 1285 che per la concezione tattica e la prontezza esecutiva, costituisce la pagina più bella della storia dell'ammiraglio aragonese.

Ruggero muove le sue navi, verso le Baleari, da lì si trasferisce a Cabrera, e da qui alle Formiche, (scogli situati a tre miglia dalla costa, presso S. Sebastiano) tra Palomas e Rosas, e per non far trapelare le sue mosse, distrugge indistintamente tutte le navi che incontra nei suoi spostamenti, nemiche o amiche che siano, da questi scogli inospitali, l'ammiraglio si prepara ad attaccare, le unità francesi impegnate a rifornire per mare le truppe terrestri, dispone che ogni nave sia pronta a salpare, all'ordine di tre fanali a prora, tre a poppa, e al centro, e due velocissime "taride" sono inviate in esplorazione, nella notte del 24 agosto, l'agguato riesce, sono avvistate 85 navi francesi, Ruggero distacca a terra una piccola divisione, mentre con il grosso della squadra, piomba sugli ignari francesi, 15 galee tentano la fuga, andandosi ad arenare in costa, ma sono distrutte dagli uomini distaccati in precedenza, 16 galee genovesi riescono a fuggire, mentre 54 navi, provenzali e napoletane sono catturate, Ruggero dirige verso Rosas, base delle operazioni della flotta francese, la sua tempestività e segretezza, gli consente di presentarsi all'ingresso del golfo di Rosas, senza che i francesi sospettino che si tratta di navi nemiche, ma improvvisamente le insegne Aragonesi sono issate a riva, Ruggero si butta su queste navi e in poco tempo le cattura, con quest'ultima impresa, il controllo del mare è ormai assicurato agli aragonesi, in meno di due mesi, 118 galee nemiche sono state catturate, o distrutte dall'ammiraglio, anche Rosas attaccata da terra, e bloccata per mare, si arrende.

Il 10 novembre muore re Pietro d'Aragona, sul trono di Catalogna, Valenza e Maiorca sale il figlio primogenito don Alfonso, il trono di Sicilia passa a don Giacomo, le due corone stipulano un trattato stilato da Ruggero di Lauria, l'inverno del 1266 trascorre in pace, ma in primavera iniziano le incursioni siciliane sulle coste della Calabria, del napoletano, e pugliesi, in questo periodo l'ammiraglio vive in Catalogna, offrendo feste a corte e godendosi un periodo di riposo.

Ma nel 1287 i napoletani assaltano Augusta, la reazione dell'ammiraglio è immediata, si trasferisce a Messina, riarma la flotta e insegue quella napoletana, raggiungendola davanti a Castellamare nel golfo di Napoli, qui evita lo scontro,



vendendo agli angioini una tregua sul mare, della durata di due anni, ma la pace non si addice a quest'uomo nato combattente sul mare, si sposta a Levante, intervenendo anche con navi proprie, cavalli e truppe, ormai signore delle Gerbe in Africa, grosso feudatario in Sicilia, Basilicata, Aragona e Valenza, per tutto il 1291 corre sui mari, saccheggia e distrugge, un periodo di pura pirateria, l'improvvisa morte d'Alfonso comporta il rientro del Lauria a Barcellona, per accompagnarvi Giacomo eletto re dalle Cortes.

Ora la situazione politica assume un nuovo corso, sotto il continuo pericolo di un intervento francese attraverso i Pirenei, e la minaccia di una scomunica del Papa, inizia un riavvicinamento attraverso il pontefice tra aragonesi e angioini, la trattativa si basa sulla restituzione della Sicilia ai francesi, per i siciliani è una profonda e amara delusione, tanto da eleggere l'infante Federico re di Sicilia, è il 26 marzo del 1295, tra il giovane sovrano e Ruggero inizia subito un pessimo rapporto, una guerra tra il re d'Aragona e la Sicilia sembra imminente, Ruggero è arrestato, ma fugge da Palermo, e grazie all'intervento della regina Costanza la guerra civile è evitata, Ruggero abbandona la Sicilia e nominato ammiraglio d'Aragona, e da Carlo di Salerno, principe e ammiraglio di Napoli, ne segue l'immediata confisca dei suoi numerosi possedimenti in Sicilia, Calabria e Africa da parte di Federico, riprende così la lotta, Ruggero questa volta e contro la Sicilia, occupa Patti, e Milazzo, e il 4 luglio del 1300 sconfigge lo stesso re Federico, catturandolo prigioniero, ma il re fuggirà corrompendo i suoi guardiani catalani, dopo due anni di scaramucce, si giunge il 31 agosto del 1302, alla pace di Caltabellotta che chiude la lunga guerra del Vespro, Ruggero fa atto di sottomissione e si riconcilia con Federico di Sicilia, che gli rende i feudi, il 17 gennaio del 1305 l'ammiraglio muore a Valenza, le sue spoglie giacciono nel monastero di Santa Croce ai piedi di re Pietro d'Aragona, da una Sicilia umiliata e dominata, Ruggero seppe forgiare stupendi equipaggi, fondere siciliani e catalani in un unico strumento efficiente, sul mare non conobbe sconfitte, morì ammiraglio di Valenza, Catalogna, Napoli, signore di molte terre spagnole, siciliane, calabresi e di Malta.

Dalla lunga guerra del Vespro, la figura di Ruggero di Lauria, emerge come uomo di mare, che s'impose per il perfetto senso strategico e tattico d'impiego di navi, il primo che ha fatto di una flotta, un mezzo fondamentale per la difesa e l'indipendenza di un'isola, circondata da nemici potenti.

*di Mario Veronesi*  
*Bibliografia*  
*Guido Borsani*  
*I Grandi Ammiragli*  
*Editore Mursia 1975*



## GLI AVVENTURIERI DEL MARE - AMMIRAGLI & PIRATI/E BUCANIERI & CORSARI/E - PRIVATI O DI STATO

*di Mario Veronesi*

STORIA DELLA PIRATERIA

### QUINTA PARTE L'EMDEL - L'ULTIMO CORSARO

Durante le guerre mondiali, i tedeschi con alcune navi militari, ricorsero alla guerra di corsa, i nuovi corsari si lanciarono a caccia di tonnellaggio nemico in tutti i mari, il più famoso durante la prima guerra mondiale, furono senza dubbio l'EMDEL, passato alla storia come l'ultimo corsaro.

La sua odissea fu molto breve, ma causò agli alleati franco – russo - inglesi un danno calcolato in molte migliaia di sterline, e circa settantamila tonnellate di naviglio affondato.

Varato a Danzica il 26 maggio del 1908, concepito per la guerra di corsa, armato con dieci cannoni da 105, il suo armamento non era potente per partecipare ad un combattimento di squadra, ma il suo raggio d'azione notevole per l'epoca, considerando che si trattava di una nave a propulsione a carbone, capace di sviluppare con le sue due macchine alternative, una velocità di oltre 24 nodi, e nonostante le sue 3.650 di tonnellaggio, gli consentiva di coprire 6.000 miglia a velocità di crociera.

Al comando sin dal 1913, del comandante Von Muller, che lo avrebbe comandato sino alla fine, aveva lasciato la Germania al termine del suo primo anno di servizio, per raggiungere la squadra tedesca del Pacifico.

Prima della grande guerra, Von Muller aveva avuto occasione di distinguersi, sullo Yang-tse-Kiang, riducendo al silenzio una batteria cinese che aveva preso di mira la sua nave.

L'Emdel effettuato, il carenaggio, aveva lasciato la base di Tsing-Tao sulla costa cinese, acquistata dalla Germania nel 1890, quando il 2 agosto il comandante Von Muller ricevette la notizia che la Germania era in guerra contro la Francia e la Russia, l'inizio delle ostilità gli avrebbe offerto l'occasione per una breve crociera da corsaro, e l'ammirazione dei marinai di tutto il mondo intero ed in particolare dei nemici.

Si portò verso Vladivostock per attaccare il traffico russo, appena scapolata Tshima nello stretto di Corea, incontrò e catturò il piroscafo russo "Rjesan", lo rimorchiò a Tsing-Tao, dove fu trasformato in incrociatore ausiliario, con il nome e i cannoni di un vecchio incrociatore tedesco in disarmo, il "Kormoran".



Il 6 agosto Von Muller ripartiva e dirigeva verso le Marianne, per raggiungere la squadra dell'ammiraglio Von Spee, il quale si disse d'accordo con lui, che l'Emdel avrebbe avuto maggiori possibilità nella guerra di corsa se avesse agito isolato, la squadra tedesca salpava verso le coste del sud dell'America, inviò all'Emdel il segnale: "Emdel entrassen wunche guten erfolg" (libertà di manovra) e augurava al comandante Von Muller ogni successo occorsero quattro settimane al corsaro per raggiungere l'oceano Indiano, assegnatogli come teatro delle operazioni una quarta ciminiera fu costruita, e dette all'incrociatore tedesco la sagoma di una nave britannica della classe "Yarmkounth", e alla fine della prima settimana di settembre raggiunse il golfo del Bengala, posizionandosi all'ingresso di Calcutta. La sua ciminiera fasulla fu un successo, l'Emdel s'impadronì del vapore greco "Pontoporros" carico di carbone indiano, quindi di un grosso cargo inglese "l'Indus" in navigazione per Colombo, e successivamente il piroscafo britannico "Kabinga", il 13 altre due vittime, il "Killin" e il "Diplomat" quest'ultimo, un bel cargo di 7.600 tonnellate, con un carico di tè per un valore di dieci milione di franchi, il 14 fu la volta del "Clan Mattheson" affondato con il suo carico di trattori e locomotive, e di un'altro cargo inglese il "Trabbock".

Il governo australiano sospese le partenze dei convogli di truppe, e iniziò la caccia al corsaro, Von Muller ritenne opportuno trasferire altrove i suoi agguati Giunse a Madras il 22 settembre, si avvicinò a 3.000 metri e sparò, con i suoi pezzi, 130 colpi sulle cisterne della Burma Oil Co., mille tonnellate di nafta andarono a fuoco, il 25 fece la sua comparsa davanti a Colombo, dove alla luce dei proiettori di terra, ebbe l'impudenza di fermare le macchine e affondare a cannonate un grosso mercantile carico di zucchero, in quarant'ore all'elenco delle vittime dell'Emdel si aggiunsero altre quattro navi, poi il 2 ottobre catturò il "Buresk" un grosso cargo di 7.000 tonnellate, era arrivato il momento di scomparire, dato che 16 unità da guerra franco – russo – britanniche e giapponesi correvano alla sua ricerca nei quattro angoli dell'oceano Indiano

Lasciando la zona di Colombo, Von Muller si diresse verso sud, sull'isola di Diego Garsia, un possedimento britannico nell'arcipelago delle Chagos, giungendovi il 10 ottobre, a quei tempi le isole erano collegate al resto del mondo, da un postale proveniente dall'isola di Maurizio, due volte l'anno, non sapendo ancora nulla della guerra in corso, i marinai tedeschi furono accolti con molta cordialità, Von Muller n' approfittò per effettuare la pulizia dello scafo del suo incrociatore, portandolo ad incagliare su una spiaggia sabbiosa, proprio come un tempo facevano i suoi predecessori della marineria a vela, quando alghe e conchiglie n'avevano invaso l'opera viva.

Nel frattempo gli alleati si presero una piccola rivincita, affondando la rifornitrice dell'Emdel, il Markomania e riprendendosi il Potoporros, che era inviato a Singapore.

Lasciata Diego Garsia, l'Emdel si portò nei paraggi di Minnikoi, una piccola isola ben nota ai frequentatori delle linee per l'estremo oriente, che segna il limite



settentrionale del "Canale degli otto gradi" a ponente dell'estremità meridionale dell'India. Il punto d'agguato era eccellente.

In poche ore la nave tedesca, vi affondò quattro grandi piroscafi inglesi, fermò un altro mercantile al quale affidò gli equipaggi sempre soccorsi, delle navi affondate, perchè li portassero a Cdochin, successivamente catturò la carboniera "Exford" che conservò come nave rifornimento in poche settimane un totale di 26.470 tonnellate era stato affondato agli alleati.

L'opinione pubblica inglese ne fu scossa, tutti i marinai rilasciati erano stati unanimi nel proclamare la cortesia e la generosità del comandante tedesco, ma c'era un limite, la perdita di migliaia di sterline, un notevole rialzo del prezzo delle assicurazioni marittime, e in pratica la paralisi del traffico sulle coste indiane, convinse l'ammiragliato ad intensificare le unità addette alla caccia del corsaro tedesco, ora le navi alleate che davano la caccia all'Emdel erano una sessantina.

Per tutta risposta Von Muller dimostrò all'opinione pubblica mondiale la sua perizia e astuzia, il 28 ottobre prima dell'alba, con tutte le luci spente s'insinuò nella rada di Georgetown a Pulo-Penang (sulla costa occidentale della penisola di Malacca), penetrò in profondità all'interno dell'ancoraggio delle unità da guerra alleate, lanciò un siluro all'incrociatore russo "Jemstchoug" e lo colpì con tutti i suoi pezzi, effettuò un secondo passaggio per finirlo con un altro siluro, la nave russa colpita si spezzò in due e affondò, senza che qualcuno si accorgesse dell'accaduto, erano le 5.30 del mattino.

Il quarto fumaiolo aveva permesso l'audace colpo, dell'intrepido comandante tedesco, che colpisce anche la francese "Mosquet", tratta appunto in inganno, l'Emdel alzata, la bandiera di combattimento germanica, appoggiando il gesto con una salva da 105, la terza colpisce il pezzo prodiero e la sala radio, alle 7.15 è tutto finito, la nave francese affonda le navi alleate "Pistolet" e il "Fronde" si lanciano all'inseguimento del corsaro tedesco, ma inutilmente alle ore 12.00 era scomparso all'orizzonte.

Ora gli alleati sono seriamente sulle sue tracce, tanto più che si trova in navigazione un convoglio che trasporta 30.000 soldati australiani e neozelandesi, l'ammiragliato fornisce ulteriori navi all'ammiraglio Jerram per la caccia al corsaro.

Von Muller ha deciso di ritirarsi verso sud fissando appuntamento ai due rifornitori che gli restano, le prede "Buresk" e "Exford" in prossimità dell'isola di Cocos, medita un'operazione contro la stazione radio e gli allacciamenti telegrafici che si trovano, dopo di che si troverà in buona posizione per l'attacco al traffico in uscita dallo stretto delle Sonda.

La mattina del 9 dicembre, giunge nella baia settentrionale dell'isola di Direction, la più importante delle isole Keeling o Cocos, la sua quarta ciminiera ormai non inganna più nessuno, gli operatori del centro radio non hanno avuto un minimo d'esitazione, i tasti R.T. iniziano a trasmettere SOS....SOS....SOS...., l'Emdel si affretta a disturbare l'emissione, ma è troppo tardi, i segnali sono stati intercettati a bordo



del Melbourne, in comando di scorta al gran convoglio alleato, che proprio in quel momento defila a 55 miglia a nord delle isole Cocos.

Il capitano di vascello Silver, comandante del Melbourne ha ai suoi ordini altri due incrociatori, l'australiano Sydney e il giapponese Ibuki, entrambi più potenti della nave tedesca, non potendo lasciare il convoglio, ordina al Sydney di dirigersi a tutta forza verso le isole Cocos, nel frattempo Von Muller ha inviato a terra una comandata di cinquanta marinai, agli ordini del suo secondo, con l'incarico di minare la stazione radio e interrompere i cavi sottomarini, all'improvviso dalla nave tedesca si ode un colpo di sirena, e l'incrociatore salpare, lasciando a terra i cinquanta marinai, la spiegazione non si fa attendere, dalle bocce dei cannoni scaturiscono fiammate.

L'Emdel ha impegnato il suo ultimo combattimento, erano le 9.00 del mattino del 9 dicembre 1914 quando il comandante Von Muller fece innalzare il segnale di rientro alle imbarcazioni, le 9.15 quando dovette salpare alla vista del Sydney che dirigeva su di lui da nord – est a 20 nodi, distanza 10.500 yarde (poco meno di 10.000 metri), gittata massima per i 105 dell'incrociatore tedesco, mentre i 152 dell'australiano possono sparare a loro agio, la carena del Sydney è perfettamente pulita, mentre quella dell'Emdel parzialmente grattata sei settimane prima a Diego Garcia, in effetti, è in condizioni tali da sviluppare da quattro a cinque nodi in meno della nave avversaria, tuttavia sono gli artiglieri tedeschi i primi ad inquadrare il bersaglio, gli australiani in seguito ad un errore di stima hanno aperto un tiro lungo mille yarde oltre il bersaglio, questo procura loro diversi feriti, e la distruzione della direzione di tiro poppiera, ma il danno si limita a questo, e non appena corretto il tiro, l'Emdel comincerà ad incassare colpi su colpi, un colpo fortunato gli fracassa il telemetro, un altro il timone, Von Muller deve governare la nave servendosi delle macchine, successivamente crolla la prima ciminiera e l'albero, gli armamenti dei pezzi sono decimati e il suo fuoco rallenta, la battaglia dura da quaranta minuti, la nave tedesca ormai alla fine, dirige verso l'isola di Keeling e va ad incagliarsi, sono le 11.20, alle 16.00 la bandiera di combattimento tedesca sventola ancora sull'Emdel, il comandante australiano segnala in codice internazionale di arrendersi, Von Muller risponde di non capire il segnale, altre due salve raggiungono il ponte della nave germanica. Centoquindici morti, cinquantasei gravemente feriti, nessun pezzo era più in grado di sparare, la nave incagliata sulla costa sopravento dell'isolotto, il mare non avrebbe tardato a distruggerla, Von Muller ammainò la bandiera e si arrese. Nel frattempo Helmut Von Mueche, il secondo lasciato a terra, s'impadronisce della goletta "Ayesa", i suoi uomini lavorano come forsennati ad ammucciarne viveri e acqua, caduta la notte la goletta scivola fuori della rada, evitando di cadere in mano al Sydney che si era attardato per soccorrere alcuni naufraghi tedeschi, una sbalorditiva odissea degna di quella dell'Emdel attendeva questi uomini, Von Mueche e i suoi giungono a Padang (Sumatra) gli olandesi rifiutano loro qualsiasi rifornimento, ma grazie alla presenza di tre mercantili tedeschi si traggono d'impaccio, il "Choising" si porta in mare aperto e presta loro soccorso, trasbordandoli a bordo il 14 dicembre a ridosso di un isolotto del gruppo meridionale delle Maldive.



Tre settimane dopo il cargo tedesco si presenta nottetempo nello stretto di “Bad el Mandeb” che è attraversato nonostante la sorveglianza britannica, il giorno seguente Von Mulche e i suoi marinai sbarcano a Hodeidah da dove arrivano a Costantinopoli, dopo aver passato in Arabia, mille avventure come quelle che avevano conosciuto in mare.

*di Mario Veronesi*

MM