

PIRATI, CORSARI E FILIBUSTIERI

Alain Blondy

STORIA E STORIE

TANTI CODICI, UN SOLO ONORE



GIUNTI

STORIA E STORIE



PIRATI, CORSARI E FILIBUSTIERI

<i>Alain Blondy</i>	STORIA E STORIE
TANTI CODICI, UN SOLO ONORE	
	

Titolo originale: *Pirates, corsaires et flibustiers*
© 2021 Perrin, un département de Place des Éditeurs
Cartine: © Perrin

Tutti i diritti sono riservati.

Traduzione di Martina Cocchini e Valeria Pazzi
Redazione: Prisca Destro
Progetto grafico di collana: Lorenzo Pacini

www.giunti.it

© 2024 Giunti Editore S.p.A.
Via Bolognese 165 – 50139 Firenze – Italia
Via G.B. Pirelli 30 – 20124 Milano – Italia

ISBN: 9788809925915

Prima edizione digitale: gennaio 2024



PRO.DIGI  GIUNTI
FESTINA LENTE

INDICE

PREFAZIONE: Dal pirata al corsaro	9
1. IL MARE ANTICO: BENE DI NESSUNO O BENE COMUNE?	
Gli “stranieri del mare” e la fine dell’età del bronzo: XIII-XII secolo a.C.	18
Il diritto d’uso del mare: XII-I secolo a.C.	20
L’istituzione di un apparato repressivo: VI-I secolo a.C.	24
La Repubblica romana e la repressione tramite la forza: I secolo a.C.	27
Le lezioni imparate da Roma grazie all’episodio della Cilicia: I secolo d.C.	31
2. DALLA DISGREGAZIONE ROMANA AL FEUDALESIMO	
L’anatema cristiano: IV e V secolo	35
La disgregazione romana: V secolo	36
I “pirati” vichinghi: VI-XI secolo	39
3. VERSO LA CODIFICA DELLA CORSA NEL MEDIOEVO	
L’avventura, dai mari del Nord al Mediterraneo: XI secolo	51
La comparsa del diritto di rappresaglia e le prime grandi figure della pirateria: XII e XIII secolo	54
Il controllo della corsa da parte degli Stati: XIV e XV secolo	62
La corsa in mare: “ascensore sociale” del XV secolo?	68
4. IL MEDITERRANEO, UN TEATRO A PARTE (VII-XVI SECOLO)	
L’espansione musulmana: VII-XI secolo	74
L’irruzione dei latini: XI-XV secolo	77
Gli ottomani: XIII-XVI secolo	80
Malta e l’ordine degli Ospitalieri di San Giovanni di Gerusalemme: XVI secolo	88

5. L'ESPLOSIONE COMMERCIALE DELL'OCCIDENTE NEL RINASCIMENTO

La Francia dei Valois: dal 1515 al 1589	96
L'Inghilterra elisabettiana e i "cani del mare": 1558-1603	104
Enrico IV e la rinascita francese: 1589-1610	108
Le reggenze barbaresche: 1574-1615	113
La controcorsa cristiana: XVI-XVII secolo	120
La Francia, nuova potenza marittima: inizi del XVII secolo	124

6. L'EPOCA DEL GRANDE CAOS NEGLI OCEANI

L'Estremo Oriente nel XVI secolo	129
I "pirati" dei Caraibi: 1640-90	135
Le imprese della pirateria nel XVII secolo	144
L'età d'oro dei pirati nei mari dei Caraibi all'inizio del XVIII secolo	154
Leggende e fantasmi libertari all'alba del secolo dei Lumi	162

7. LA RINASCITA DELLA CORSA NEL SETTECENTO

La codifica "inter-nazionale" a partire dal 1659	173
I grandi corsari di Luigi XIV: 1661-1715	175
Il tentativo di controllare i barbareschi alla fine del XVII secolo	182
I corsari di Salé a partire dal 1610	192

8. LA CORSA NELL'EPOCA DEI LUMI

La guerra corsara: 1700-63	198
Il ritorno della scena mediterranea nel XVIII secolo	209
La fine di un'epoca: dai Lumi agli ideologi	227

9. LA RINASCITA CORSARA DURANTE LA RIVOLUZIONE FRANCESE E L'IMPERO

L'epoca rivoluzionaria: dal 1793 al 1799	233
1799-1815: gli ultimi fuochi dell'avventura in mare in epoca napoleonica	245
La fine della corsopirateria nel Mediterraneo: 1800-30	252
I primi scontri con la confederazione pirata cinese: 1780-1810	258

10. SOPRAVVIVENZA DELLA CORSA E DELLA PIRATERIA FINO AI GIORNI NOSTRI

L'abolizione della corsa: 1854-56	263
La guerra di secessione: 1861-65	266
Il dominio delle marine da guerra: 1865-1945	270
La persistenza della pirateria al giorno d'oggi	275
CONCLUSIONE	281
NOTE	287
BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE	319
INDICE DEI NOMI	323



PREFAZIONE

DAL PIRATA AL CORSARO

Nell'immaginario europeo, a partire dal XVIII secolo, il pirata è il prodotto fuorviante di una letteratura che, per sedurre i lettori, ha distorto la realtà, descrivendo i vichinghi prima e i pirati poi come selvaggi la cui brutalità era pari solo all'avidità. Questa visione caricaturale ed esagerata ha rappresentato gli uni come barbari con barba fluente, capelli lunghi ed elmi con le corna, gli altri come creature del Sabba che, quali satiri di altri tempi, si abbandonavano ai loro orgiastici misfatti al ritmo della gamba di legno che batteva sul ponte della nave.

Queste caricature assai vivaci e un po' spinte, create per il piacere del lettore borghese che adora fremere d'orrore in poltrona, hanno un impatto ben più forte della realtà, tutto sommato più triste e banale. D'Artagnan, il moschettiere di Luigi XIII che salva Anna d'Austria dallo scandalo dei diamanti, è di gran lunga più interessante del vero d'Artagnan, dedito a mansioni ordinarie, più o meno segrete, per conto di Mazzarino e Luigi XIV. Senza voler aprire un contenzioso (già perso in partenza) con una letteratura sensazionalistica che più è ricca di fronzoli, più rischia di travisare la realtà, mi sembra importante "smontare" un po' le esagerazioni letterarie, sfatare miti e ristabilire la verità, ben più prosaica, sulla pirateria e sulla guerra di corsa, riportandole nel loro contesto di marginalità sociale e microcriminalità.

Per comprendere bene un fenomeno umano, tuttavia, bisogna conoscerne la genesi. Nella storia dell'umanità, nulla viene dal nulla. Viceversa, tutto nasce dal passato, e solo un ignorante può pensare che se ne possa fare *tabula rasa*. Ecco perché trovo importante presentare una panoramica sinottica e cronologica delle varie forme di avventura marinara, ma anche precisare il significato di certe nozioni che vengono troppo spesso confuse l'una con l'altra. Non vi è meno differenza fra un pirata, un filibustiere e un corsaro di quanta non ve ne sia fra un bandito, un usuraio e un banchiere. Il fatto che "operino" nel medesimo teatro – il mare – non significa che fra i loro *status* non esistano differenze, anche se, per complicare le cose, alcuni di loro sono passati senza esitazione da un ruolo all'altro nel corso della vita.

A lungo è prevalsa l'idea che l'avventura marittima dell'uomo sia stata coeva alla fine del nomadismo e alla trasformazione in agricoltore-allevatore. Recenti scavi archeologici, però, hanno rivelato che alcuni uomini si sarebbero avventurati in mare ben prima del neolitico; in particolare, fra il 17.000 e il 15.000 a.C., ovvero alla fine del paleolitico superiore. Non si trattò certo di migrazioni rilevanti, ma furono abbastanza organizzate da consentire a molti di spostarsi da una costa all'altra. Spinti esclusivamente dalla curiosità di scoprire le terre che scorgevano da lontano, o dal bisogno metafisico di conoscere "l'altro mondo", questi uomini vinsero la paura dell'elemento liquido e, a bordo di piroghe monoxile (ossia, ricavate da un unico tronco) e zattere, approdarono su isole e terre nuove. Agli occhi dei contemporanei questi primi esploratori erano veri e propri eroi, paragonabili agli odierni pionieri dell'aviazione e dello spazio. Le cose cambiarono quando le tecniche di navigazione permisero una piena padronanza degli spostamenti via mare, che divennero un evento banale. Il mare cessò quindi di essere un luogo di terrore per trasformarsi in un collegamento fra isole e continenti. Erano nati i marinai. Risale ad allora la prima differenziazione tra pescatori – uomini di terra che vivevano dei prodotti del mare – e navigatori propriamente detti, che si guadagnavano da vivere grazie alla loro perfetta conoscenza della circolazione sull'elemento liquido.

Lo stesso Aristotele, analizzando i diversi modi di vita degli uomini, cita, accanto all'agricoltura, la transumanza, la caccia e la pesca, ma anche il brigantaggio,¹ in terra e in mare. Effettivamente, a partire dal III millennio a.C., lo sviluppo della metallurgia determinò un forte aumento degli scambi, il che condusse a uno sviluppo straordinario del commercio marittimo. I mari iniziarono allora a essere attraversati da ricchi carichi, proprio come avveniva per le rotte terrestri. Ma mentre il potere politico cercava, con esiti più o meno felici, di proteggere il trasporto terrestre, i mari rimasero spazi privi di regole e divennero il regno dei predatori: i pirati. Furono i greci ad attribuire loro il nome di *peiratés*, dal verbo *peiráo* (πειράω) che significa tentare, intraprendere, e dunque cercare fortuna, diventare briganti. Per i marinai, i misfatti dei pirati si aggiunsero alle catastrofi marittime naturali. I pericoli della pirateria, assieme alle avarie dovute a tempeste e naufragi, costituirono quella che in seguito venne definita "fortuna di mare", espressione che designa sia un possibile arricchimento, sia il caso, fortunato o avverso. Fin dall'epoca micenea (XV-XVII secolo a.C.), il potere politico capì di dover costituire una flotta in grado di far fronte all'anarchia marittima. Comparvero allora le prime unità di quella che sarebbe diventata la marina militare. Poiché non potevano essere in balia delle incertezze dei venti, presero la forma di imbarcazioni veloci con a bordo un buon numero di rematori, in modo da supplire all'eventuale assenza di vento e aumentare la velocità di navigazione. Triremi greche e romane furono i primi modelli di galea. Con esse si rese necessaria la presenza di una ciurma per la quale, ovviamente, era preferibile reclutare schiavi e criminali, a costo zero, anziché rematori professionisti.

Per secoli i poteri pubblici hanno lottato sia contro i banditi sulla terraferma, sia contro i pirati, riservando a chi veniva catturato una morte spettacolare, per esempio l'impiccagione in alto con corda corta, che aveva il doppio vantaggio di consentire a tutti di vedere il condannato e di economizzare sulla canapa, giacché l'impiccato non valeva il prezzo della corda. Il mondo marittimo fu concepito fin dai tempi antichi come uno spazio senza regole, dove dominava

il più forte. Le marine cretesi, fenicie e greche, ciascuna a suo tempo, tentarono di imporsi sui mari, ma ogni volta dovettero vedersela con i pirati, che consideravano lo spazio marittimo un bene comune e che alla forza rispondevano con l'astuzia.

Tuttavia, questa lotta contro i briganti del mare non fu sistematica, perché il bottino accumulato, e soprattutto i prigionieri ridotti in schiavitù, andava a rifornire i mercati. Esisteva dunque una sorta di osmosi fra porti e pirati. Riguardo ai pirati georgiani che, nello stretto fra gli attuali Mar d'Azov e Mar Nero, allestivano flottiglie con cui attaccavano navi mercantili, campagne e città, Strabone, all'inizio dell'era cristiana, scrisse:

Talvolta i signori del Bosforo possono aiutarli concedendo loro approdi e luoghi di commercio e permettendo di vendere le merci trafugate.²

Di conseguenza, pirati e mercanti seppero anche mettere in pratica un certo tipo di collaborazione dettata dai reciproci interessi, chiari a entrambe le parti. Agli uni serviva smaltire sul mercato una parte più o meno ingente del bottino e agli altri potersi rifornire a basso costo e, soprattutto, procurarsi un prodotto che, pur essendo sempre più richiesto, non si trovava spesso sul mercato per vie pacifiche: gli schiavi.³

A Roma, dove l'attività commerciale preponderante era il baratto di vino in cambio di schiavi, di cui i pirati erano i fornitori principali, la Repubblica dimostrò una certa indolenza nel combattere la pirateria fintanto che ebbe bisogno di trarne vantaggio.⁴

Quando però alcune potenze furono abbastanza forti da riuscire a imporsi a livello regionale, il bisogno di tutelare la propria sicurezza e i propri commerci fece sì che chiunque osasse fare razzia sulle coste ed esigere riscatti venisse considerato un pericoloso furfante. In ogni caso, le incursioni terrestri, le razzie, la cattura di navi e bottini, i rapimenti erano comunque giustificabili se iscritti nel quadro del diritto di rappresaglia contro un nemico. Fu allora che, in nome di questa «violenza legittima», alcuni Stati non esitarono

a ricorrere a «mercenari marittimi», incaricati di «vessazioni sulle coste del nemico o dei neutri indecisi». ⁵ E ancora «quando si studia la pirateria non si può fare astrazione delle strutture statali su cui si fonda, né della congiuntura politica che la nutre, anche se spesso (dato che non ci sono documenti sufficienti) sembra funzionare in modo autonomo». ⁶ Incoraggiata dai poteri politici, che ne traevano un interesse, questa “pirateria di Stato” presentava varie analogie con quella che, in seguito, fu la corsa, ovvero le razzie effettuate in mare per conto di un’ autorità pubblica. Quindi, fin dall’inizio, la leggera differenza che intercorreva fra pirateria e corsa fu legata, da un lato, all’idea che si aveva della libertà dei mari e, dall’altro, alla crescente strutturazione degli Stati.

La differenza fra i pirati ausiliari e quelli che venivano rifiutati e denunciati con veemenza era quindi sottile. Essa consisteva, in buona sostanza, nel fatto che questi ultimi, organizzati in bande, praticavano atti di violenza illegittima al di fuori di qualsivoglia quadro legale. Non essendo la compensazione di un qualche danno subito, si trattava di puro e semplice furto. Dato che nuoceva alla società, il pirata veniva messo al bando; il che, nel Medioevo, gli sarebbe valso il nome di *forban* [termine francese, oggi sinonimo di pirata, derivato da *forbannir*, il quale, a sua volta, deriva dal franco *firbannjan*, “mettere al bando”; in origine indicava l’individuo rifiutato e messo al bando dalla società, *N.d.T.*]. Nel 44 a.C. Cicerone, nel suo trattato *Dei doveri*, formulò una condanna definitiva destinata a durare nei secoli: «Il pirata non è compreso nel numero dei nemici di guerra, ma è un comune nemico del genere umano». ⁷ Citando Euripide, ⁸ concludeva che non c’era spergiuoro nel non rispettare la parola data a un pirata, nemmeno se si era sotto giuramento: un patto stretto con un fuorilegge, infatti, non può che essere frutto di una simulazione.

Ciononostante, alla fine del Medioevo, alcuni Stati compresero che avrebbero potuto sfruttare questo personaggio nefasto a danno dei propri nemici. Generalmente l’esito delle guerre dipendeva dal fatto di riuscire ad allestire l’esercito più forte e, di conseguenza, dai mezzi finanziari di cui disponeva ciascuna potenza politica. Gravando sull’economia di mercato e riducendo gli approvvigionamenti, si

poteva sia impoverire le finanze di un Paese, sia spingere il popolo a manifestare il proprio scontento nei confronti dei conflitti. Fu allora che le tecniche della pirateria vennero affinate a tal punto da renderla complementare alle armate navali. Queste pratiche, una volta codificate, inquadrare da regole rigide dettate dalle autorità sovrane e dipendendo solo da esse, si iscrissero nel quadro legale delle leggi della guerra. Capitani e navi a cui spettava l'onere di sferrare gli attacchi non potevano farlo contro qualsiasi nave, ma solo contro quelle del nemico del momento. E siccome l'ordine era di *correre dietro* alle navi avversarie, questa "pirateria legale" venne chiamata "corsa", e chi vi si dedicava "corsaro". Nulla rende meglio il carattere spietato di questa caccia all'avversario, di questa corsa all'inseguimento di una preda designata, dell'espressione famigliare "correre dietro".

In realtà, però, quest'attività corsara rientrava in quello che, secoli più tardi, venne chiamato *gentlemen's agreement* fra Stati. Cionondimeno, un accordo del genere poteva esistere solo nel caso in cui fosse possibile prestare fede alla lealtà dell'avversario. Non era certo il caso quando la religione degli uni li rendeva "anormali" agli occhi degli altri: per un musulmano, ogni cristiano era un infedele, e per un cristiano, ogni musulmano era un miscredente. Di conseguenza, nessuno poteva credere a ciò che dicevano gli altri e nessuno riteneva di dover rispettare le promesse fatte. Le norme tecniche furono quasi sempre rispettate tanto dalle nazioni cristiane quanto dai corsari musulmani, ma il fenomeno della corsa nel Mediterraneo ebbe una specificità che lo collocò a metà strada fra pirateria e corsa, non senza un implicito rimando a *jihād* o crociate. Si è parlato, in tal senso, di *corso mediterraneo*, utilizzando indistintamente i termini "pirata" e "corsaro", il che ha contribuito ampiamente ad alimentare nel pubblico la confusione tra le due nozioni.

In alcuni casi la differenziazione è assai netta, ma in altri il confine è talmente sottile che un medesimo individuo può essere considerato corsaro dagli uni e pirata dagli altri. All'ambiguità dei fatti si somma anche quella terminologica. Dato che il saccheggio fu comune tanto alla pirateria quanto alla corsa, per alcuni – che

non considerano ladro chi lo mette in pratica – i termini pirata e corsaro sono perfettamente intercambiabili.

A partire dall'epoca delle grandi scoperte lo spazio marittimo assunse dimensioni globali. Nel XVI secolo, quando portoghesi e spagnoli ebbero finito di spartirsi il Nuovo Mondo, le principali potenze europee si cimentarono nella conquista di nuovi territori. Nell'impossibilità di schierare flotte sufficienti, vennero allora reclutati degli ausiliari fra i commercianti-armatori che accettarono così di finire ai margini. Alcuni erano corsari fino a quando lavoravano per i sovrani, ma si trasformavano in pirati non appena smettevano di prestar loro servizio. Questa osmosi fu importante soprattutto nel XVII secolo nell'area caraibica, dove chi cercava di stare in equilibrio tra legalità e liceità fu poi chiamato filibustiere. Quello del filibustiere era un profilo confuso, limitato geograficamente alle Grandi e Piccole Antille, che non resistette alle imprese coloniali della fine del secolo. A partire da allora, la predazione in mare fu esclusivamente legale (la corsa) o illegale (la pirateria).

Tale panoramica preliminare fornisce un'idea della complessità dello studio di questi fenomeni, perché alla varietà degli atti di saccheggio in mare bisogna aggiungere le particolarità di ogni epoca e area geografica. D'altronde, nemmeno una presentazione esclusivamente cronologica o geografica riuscirebbe a riflettere questa estrema varietà. L'esigenza di fornire delle sfumature porta dunque a passare da un continente all'altro e da un'epoca a un'altra, tentando di salvaguardare una linea cronologica che tenga conto delle evoluzioni della Storia.



1 - IL MARE ANTICO: BENE DI NESSUNO O BENE COMUNE?

A partire dai tempi antichi, con l'obiettivo di depredare i mari si costituirono comunità. Durante l'età del bronzo (III-I millennio), i commerci divennero regolari nel Mediterraneo, cosa che portò a un incremento dell'attività dei pirati. I testi parlano principalmente dei Lukka, insediati nel sud dell'Asia Minore,¹ che sarebbero gli antenati dei lici, le cui nefandezze sono attestate² a partire dal XIV secolo a.C.

A quel tempo il Mediterraneo era dominato da tre grandi entità: in Asia, l'Egitto dei faraoni e l'impero ittita; in Europa, il mondo greco miceneo; in mezzo ai due, l'isola di Cipro, ricca di miniere di rame. Sembra che alla fine dell'età del bronzo, verso il 1200 a.C., tutte queste regioni abbiano conosciuto importanti sconvolgimenti climatici che provocarono difficoltà di approvvigionamento, frequenti carestie e, di conseguenza, problemi sociali all'interno di questi imperi, nonché tensioni crescenti fra loro. In effetti, questo vasto spazio mediterraneo destabilizzato dovette far fronte alla migrazione di vari popoli a causa delle penurie alimentari: i terreni impoveriti dalla siccità producevano meno e la loro erosione rendeva più torbidi i mari e ne diminuiva le risorse ittiche. Gli imperi dell'età del bronzo erano come grandi corpi malati, tormentati da quella che Eric H. Cline chiama una "tempesta perfetta", cioè un insieme di cause che, se prese singolarmente, avrebbero avuto solo incidenza locale, ma che invece, sommate fra loro, risultarono nocive. Cline scrive:

I fattori si sono combinati per produrre uno scenario in cui le ripercussioni di ogni fattore sono state amplificate in quello che gli studiosi hanno definito “effetto moltiplicatore”. La caduta di una parte del sistema avrebbe potuto avere anche un effetto domino, provocando collassi in altre regioni.³

GLI “STRANIERI DEL MARE” E LA FINE DELL’ETÀ DEL BRONZO: XIII-XII SECOLO A.C.

A partire dal XIII secolo a.C., quelli che gli egizi chiamavano “stranieri del mare”⁴ o “barbari del Nord” divennero la testa d’ariete della lotta contro le grandi potenze del Mediterraneo orientale. Questi uomini «dallo spirito ribelle, che nessuno era mai riuscito a combattere e a contrastare, quando giungevano sulle loro imbarcazioni»⁵ vengono menzionati per la prima volta poco dopo l’epoca di Seti I (1289-1278 a.C.). All’inizio degli anni settanta del XIII secolo, Ramses II (1279-1213 a.C.) si scontrò con loro, ma poi li arruolò come mercenari nel suo esercito, proprio come facevano altri regni del Vicino Oriente.⁶ Forse servirono da fonte di informazioni per i loro compagni rimasti pirati. Qualche anno dopo, di questi ultimi viene detto che «abitavano sulle loro navi», ma si alleavano con le forze terrestri nemiche. Effettivamente si allearono con i libu (libici) contro il faraone Merenptah (1213-1203 a.C.). Questo scontro fu la prima collusione fra coloro che gli egizi chiamavano i “viandanti del mare” e quelli che venivano a volte descritti come “vagabondi delle sabbie”.

Le incursioni di questi predoni dei mari divennero più massicce nel XII secolo, perché avevano imparato a coalizzarsi e a costituire grossi eserciti. La minaccia che veniva dal mare culminò all’epoca di Ramses III (1186-1154 a.C.). Il Grande papiro Harris fa pensare che gli attacchi ebbero inizio dal Levante («Gli stranieri misero in atto una cospirazione nelle loro isole. Le popolazioni vennero tutte colpite e disperse, e nessuno fu in grado di rimanere in piedi») e cita i regni d’Anatolia e Levante dominati dagli ittiti, così come anche Cipro. I sovrani ittiti si videro costretti a intraprendere spedizioni

marittime pur non essendovi abituati. I loro avversari si rivelarono superiori negli scontri marittimi e inflissero un colpo fatale alle entità politiche dell'Asia Minore e del Levante.

Nel 1174 Ramses III dovette affrontare una coalizione di cinque popoli che abitavano nelle “isole del Nord” e che attaccarono l'Egitto contemporaneamente via mare e via terra. Le battaglie navali ebbero probabilmente luogo sul delta del Nilo e si conclusero con una breve vittoria del faraone, di cui restano come unica testimonianza apologetica le iscrizioni sul tempio di Medinet Habu. In realtà, l'unica “vittoria” di Ramses III consistette nell'interrompere definitivamente la loro avanzata, perché continuarono a essere riportati atti di pirateria.⁷ Le fonti non permettono di conoscere l'origine di questi popoli, sappiamo solo che provenivano da isole del Mediterraneo lontane dall'Egitto. Analogamente, in seguito a questa relativa disfatta, sono pochissimi i documenti in cui si trovano tracce del loro destino. Alcuni (i peleset, probabili antenati dei filistei) sarebbero stati mandati nel Levante dal faraone, mentre altri avrebbero continuato a spassarsela nel Mediterraneo e, secondo alcuni storici, perfino nel Mediterraneo occidentale (Sicilia, Sardegna, Etruria). Pare che questi gruppi, una volta capitolata la coalizione, si siano stabiliti in luoghi diversi, iniziando a scrivere la propria storia autonomamente e nei contesti più vari. Il pericolo che avevano rappresentato sembrava dunque superato.

A ogni buon conto, queste incursioni costituirono una grave battuta d'arresto per il Mediterraneo orientale dell'età del bronzo, già profondamente fiaccato da diverse crisi interne (economiche, politiche e sociali). Nel giro di qualche decennio, tali attacchi ampliarono queste crisi e accelerarono l'indebolimento – e in alcuni casi la scomparsa – delle principali potenze della regione anatolica e levantina, ricche grazie alle tecniche di lavorazione del bronzo.

Ma non è tutto: gli sconvolgimenti che avevano generato finirono per stimolare un profondo cambiamento nel processo di civilizzazione perché portarono alla «significativa interruzione dell'approvvigionamento di metalli nel Mediterraneo occidentale così che, nella produzione di armi e utensili, si determinò uno spostamento

verso l'uso del ferro». ⁸Nel XII secolo a.C. la pirateria, fungendo da detonatore, contribuì dunque ad accelerare quella che fu una svolta essenziale per la civiltà.

IL DIRITTO D'USO DEL MARE: XII-I SECOLO A.C.

Con l'inizio della lavorazione del ferro, l'esigenza di minerali divenne un elemento cruciale. La ricerca di metalli fu il cardine del rinnovamento nel mar Mediterraneo, compiuto prima dai fenici, e poi da greci e cartaginesi. Più o meno nella stessa epoca, i poteri politici dovettero affrontare, sul proprio territorio, l'antagonismo fra pastori nomadi e agricoltori sedentari. Terra e mare erano beni che appartenevano indistintamente a tutti o, al contrario, beni comuni di cui occorreva regolamentare l'uso? Mentre nelle zone continentali i politici effettuarono prima di tutto una ripartizione⁹ e poi una definizione giuridica (che aveva per corollario la nozione di delitto), in ambito marittimo rimaneva ancora tutto da definire.

La pirateria occasionale

Se è vero che per molto tempo, nel Mediterraneo, la pirateria non raggiunse le dimensioni del passato, ciò non significa che questo fenomeno ebbe breve durata, dato che in generale la praticavano i commercianti. Il ciclope Polifemo, per esempio, vedendo giungere Ulisse e i suoi compagni chiese loro: «...di dove navigate i sentieri dell'acqua? / forse per qualche commercio, o andate errando così, senza meta / sul mare, come i predoni, che errano / giocando la vita, danno agli altri portando?»¹⁰ Effettivamente, i mercanti coglievano, a volte senza riflettere, l'occasione di impadronirsi di un lauto bottino per trasformarsi in pirati. Ma in alcuni casi la cosa gli si ritorceva contro, proprio come accadde a Ulisse e ai suoi uomini:

Ma Zeus mi atterrò, il Cronide – questo gli piacque – /
che coi pirati errabondi mi spinse / ad andare in Egitto¹¹
[...] E là comandavo ai miei fedeli compagni di restare
presso le navi, di far guardia alle navi, / [...] Ma essi, alla
violenza cedendo, seguendo il loro furore, / subito i campi

bellissimi degli Egiziani / saccheggiarono, le donne e i bambini lattanti rapivano, / uccidevano gli uomini: ma presto alla città giunse il grido. / E quelli, udito il grido, all'apparire dell'alba / arrivarono; s'empì tutta la piana di fanti e cavalli / e del lampo del bronzo / [...] Nessuno ebbe cuore / di sostenere la lotta: / [...] Là molti dei miei m'uccisero col bronzo affilato, / altri con sé trascinarono vivi a lavorare per forza.¹²

La totale assenza di regolamentazione nell'uso del mare rese impossibile definire qualsivoglia contravvenzione o delitto. Bene senza proprietari (*res nullius*), il mare non apparteneva a nessuno e dunque poteva usufruirne chiunque. Il modo di dire "l'occasione fa l'uomo ladro" descrive perfettamente questa situazione. Il mare aperto, per quanto fosse frequentato, non apparteneva a nessuno in particolare e, di conseguenza, la pirateria non poteva essere intesa come una violazione di territorio. Il criterio che si impose fu allora quello della violenza gratuita. Pratiche di questo tipo venivano reputate deprecabili se perpetrate in assenza di uno stato d'ostilità, ma razzie e bottini erano invece considerati leciti se a farne le spese erano i nemici.

D'altronde, questo diritto di agire sequestrando i beni dell'avversario era più di un semplice diritto di rappresaglia o una sorta di legge marittima del taglione: si trattava piuttosto di un diritto di compensazione, che permetteva di recuperare il valore corrispondente a un'estorsione o a un debito, giacché si riteneva che la comunità a cui apparteneva lo straniero colpevole fosse solidale con quest'ultimo. Sempre nell'*Odissea*, Omero racconta una spedizione di questo tipo condotta dallo stesso Ulisse «... qui io incendiai la città e li dispersi; / dalla città le donne e molte ricchezze rapimmo / e le spartimmo, sicché nessuno fosse privo del giusto».¹³

La pirateria organizzata

Oltre ai criminali dei mari, presentati semplicemente come una genia nociva, esisteva quella che si potrebbe definire una "pirateria di Stato", che assumeva la forma di una vera e propria guerra eco-

nomica condotta da marinai “nazionali” o mercenari, ossia pirati di mestiere. Se i primi si limitavano a compiere scorrerie a cui partecipavano pochi individui a bordo di imbarcazioni rapide, ma di dimensioni modeste, i secondi effettuavano vere e proprie razzie in cui erano coinvolte varie navi, in seguito addirittura intere flotte. In ogni caso, tracciare un limite netto fra la pirateria praticata da singoli individui e quella tollerata – quando non fomentata – da città e popoli antichi risulta difficile. Ma tutto cambiò quando gli atti di pirateria, dapprima isolati, cominciarono a generalizzarsi.

Fino al VII secolo a.C. i fenici furono praticamente gli unici a dominare il mare aperto. Durante la ripresa del mondo greco dopo i “secoli oscuri” (XI-VIII secolo), caratterizzata da un rinnovamento demografico e varie crisi sociali, si rese necessario l'esilio, spontaneo o forzato, di alcuni elementi. Alla rete degli empori fenici si sommò allora quella delle colonie greche. Lo sviluppo repentino del commercio marittimo fu una manna dal cielo per i predatori del mare.

I greci e i romani hanno lasciato indicazioni riguardo alla collocazione geografica delle principali basi della pirateria. Per i greci, procedendo da ovest verso est, si trovavano le isole Pitiuse (Ibiza e Formentera) e Gimnesie (Maiorca e Minorca) che i romani chiamavano Baleari. Poi c'era la regione dei tirreni («una denominazione generica utilizzata, a seconda delle epoche, per riferirsi indifferentemente agli etruschi, a Roma e ai latini; in poche parole ai popoli non greci in Italia»).¹⁴ Ricordiamo inoltre l'Illiria, che, malgrado il clima favorevole dell'Adriatico, non interessava a nessuno, date «le usanze barbare dei suoi abitanti e la loro pratica della pirateria».¹⁵

Secondo gli autori antichi, questi pirati avevano delle caratteristiche in comune: stessa barbarie nei costumi, stesso habitat troglodita. Diodoro Siculo, riguardo ai pirati delle Baleari, dice: «abitano sotto rocce cave, scavano gallerie lungo i dirupi e, in generale, s'allestiscono molti rifugi sotterranei; vivono qui per ottenere riparo e sicurezza».¹⁶ Secondo Strabone, i pirati georgiani non avrebbero nemmeno abitato in riva al mare, ma avrebbero trasportato le imbarcazioni a spalla dalle foreste dove vivevano coltivando miserevoli terreni.¹⁷ Riguardo ai sardi, Strabone si esprime in questo modo: «abitano tutti

in caverne e, se hanno qualche terra seminabile, non si preoccupano di seminarla, ma depredano i prodotti di quelli che lavorano, sia di quanti abitano lì, sia, navigando, di quanti abitano sul continente antistante». ¹⁸ Sempre in movimento, i pirati compivano razzie a bordo di imbarcazioni di piccola taglia e non erano in grado di affrontare lunghe spedizioni. Le Baleari, Malta, le isole dell'Adriatico, Creta e la costa meridionale dell'Asia Minore costituivano per loro una sorta di spina dorsale di rifugi in cui svernare.

Nel III secolo a.C., in epoca ellenistica, la violenza marittima divenne una pratica diffusa, con effetti anche sul linguaggio. Inizialmente il pirata era designato con il termine ληϊστήρ, *leistér*, che deriva da brigante (ληστής, *lestés*), ma nel IV secolo comparve il termine καταποντιστής, (*katapontistés*), “colui che getta fuori bordo”, che rimanda alla violenza gratuita dell'abbordaggio. Nel III secolo, infine, quando la pratica si generalizzò, fece la sua comparsa il termine pirata (πειρατής, *peiratés*), che abbracciava sia la nozione di audacia, sia quella di brigantaggio.

Questa evoluzione corrisponde in parte a quella della stessa pirateria. Alle prime imprese individuali compiute da capitani ed equipaggi di piccole navi, la cui principale caratteristica era la rapidità, si affiancarono gli assalti organizzati con flotte di navi simili a imbarcazioni da guerra e agli ordini di un solo capo. L'esempio arrivava dall'alto. Cicerone ¹⁹ racconta che Alessandro Magno avrebbe chiesto al pirata Diomede, finito nelle sue mani, con quale diritto osasse turbare i mari col suo miserabile brigantino, ²⁰ e che questi gli avrebbe risposto: «Con lo stesso diritto con cui tu turbi il mondo». Sant'Agostino, che lo cita, gli fa anche dire: «...siccome io faccio questo con una piccola nave, sono chiamato pirata, e tu, che fai lo stesso con una grande flotta, sei chiamato imperatore». ²¹

Fu allora che apparvero, accanto ai pirati che erano semplici briganti dei mari, dei veri e propri condottieri, ²² soprannominati arcipirati in epoca ellenistica. Spinti dalla sete di avventura e di lucro, diversi rampolli di famiglie benestanti decisero di tagliare i ponti con la società per mettersi a capo dei predatori dei mari. Nella società antica, proprio come oggi, la violazione dell'ordine sociale suscitò

biasimo e al tempo stesso ammirazione per questi banditi di buona famiglia, dall'indole superba. Seneca il Vecchio, nelle sue *Controversie*,²³ racconta la storia di uno di loro, che sequestrò un giovane uomo in fuga dopo avere ucciso il fratello tirannico, nonché amante della moglie. Quando il padre del ragazzo ricevette la richiesta di riscatto, offrì di pagare il doppio perché i pirati tagliassero le mani al figlio, dato che aveva assassinato l'altro suo figlio. A quel punto il pirata restituì la libertà al giovane dicendogli: «Va' a spiegare a tuo padre che per i pirati non tutto è in vendita».²⁴

L'ISTITUZIONE DI UN APPARATO REPRESSIVO: VI-I SECOLO A.C.

A partire dal XV secolo a.C., la pirateria dovette affrontare la nascita, pressoché continua, di potenze costiere che decisero ben presto di affermare il proprio dominio marittimo, talvolta con la forza. Pascal Arnaud scrive: «L'appropriazione da parte dello Stato degli spazi marittimi è un aspetto essenziale della questione pirateria: si basa sui diritti – o rivendica di essere nel giusto – ma, in genere, avviene ricorrendo alla violenza».²⁵ In effetti, dato che la prima esigenza delle potenze costiere era quella di commerciare, a partire da allora ebbero modo di reagire alla violenza gratuita dei pirati con la violenza di Stato, giustificata dall'arsenale giuridico.

L'impossibilità di imporre una legislazione

A partire dal VI secolo a.C. l'intensificazione della politica coloniale di greci e cartaginesi, con il conseguente sviluppo degli scambi commerciali, comportò la comparsa di trattati commerciali che delimitavano le rispettive zone d'influenza e definivano i beneficiari del diritto di commerciarvi. Per via delle scarse conoscenze nautiche dell'epoca, tuttavia, la divisione dello spazio marittimo fu effettuata facendo riferimento solo a litorali e isole.

In ogni caso, sarebbe ingenuo pensare che si trattasse di un diritto inciso nella pietra, o che gli uomini d'affari dell'epoca non abbiano compiuto atti gratuiti spinti dal desiderio di ottenere lautissimi bottini. Nel 330 a.C. Demostene mostrò agli ateniesi che questa pratica aveva effetti perversi, dannosi per il corpo sociale:

Quando un armatore di triremi parte per una spedizione, esercita il saccheggio dappertutto. Il profitto è per lui, ma tutti voi ne subite la pena, perché non potete più andare da nessuna parte senza un salvacondotto, a causa del sequestro e della richiesta di beni che ha provocato.²⁶

Gli sembrava dunque che l'invio di triremi giocasse contro la città. In teoria, i trierarchi erano al suo servizio per vendicarsi dei torti che essa aveva subito, ma in realtà si arricchivano a sue spese.

Peraltro, le norme che inquadravano la violenza legittima in mare erano difficili da far rispettare. L'intenzione di città e monarchi, gelosi della propria indipendenza, era di regolare ciascuno per conto proprio il problema della pirateria. Il timore era che, coalizzandosi, sarebbero finiti a dipendere da qualcun altro. Così, nel 342 a.C., Demostene mise in guardia gli ateniesi dalle offerte del re Filippo II di Macedonia: «Quanto ai corsari gli pare giusto che di concordia con lui ne liberiate il mare, ma di questo vorrebbe arrogarsi l'impero, talché per vostra confessione foste impotenti a guardarlo senza di lui».²⁷ Sviluppò peraltro un argomento interessante, che ebbe ampia eco nei secoli a venire. Filippo, per conseguire i suoi obiettivi, aveva proposto agli ateniesi di restituire loro l'isola di Alonneso, che i pirati avevano sottratto alla città e che lui aveva appena riconquistato. Demostene, però, sosteneva che non si trattasse di un dono, giacché per regalare qualcosa bisogna esserne proprietari. Filippo non poteva affermare di possedere Alonneso per diritto naturale, né per diritto di guerra: i pirati l'avevano rubata agli ateniesi e dunque non aveva mai smesso di appartenere alla città. Per giunta, sostenere di possedere un bene rubato dai pirati e di poterne disporre a piacimento significava rendersi complici del loro crimine, macchiandosi di usurpazione e ricettazione.

La difficoltà deriva dal fatto che i testi sui pirati sono stati scritti dai loro stessi nemici, molti dei quali erano tentati, soprattutto a Roma, di definire "pirateria" quella che di fatto era solo un'agguerrita concorrenza. Grazie a questo comodo *casus belli*, la città poté permettersi di rispondere militarmente su ampia scala. In buona sostanza, i romani accusavano gli avversari per procurarsi delle false

giustificazioni. Fu ciò che fecero con i liguri, descritti da Tito Livio come «briganti più che nemici secondo il diritto». ²⁸ I liguri avevano minacciato Roma attaccando Pisa nel 193 a.C. e prendendosela poi con il commercio marsigliese quando Marsiglia si era alleata con Roma. I romani, desiderosi di portare a termine la conquista degli Appennini, dichiararono loro una guerra senza esclusione di colpi. Nel 173 a.C. riuscirono a disarmarli completamente, tanto che gli restò a malapena il ferro per gli strumenti agricoli. ²⁹

La condanna morale

Attorno alla metà del II secolo a.C., Roma dominava tutto il bacino orientale del Mediterraneo. Lo scontro con i pirati divenne inevitabile, poiché ormai erano, volendo credere a Plutarco, una vera e propria potenza:

In più luoghi vi erano approdi sicuri per le navi corsare, posti fortificati atti a dare segnalazioni, squadre d'assalto che non solo per il valore degli equipaggi, la capacità dei nocchieri, la rapidità e la leggerezza delle imbarcazioni, erano particolarmente adatte al loro compito, ma offendevano per l'eccesso della loro magnificenza più di quanto non destassero timore [...] Le prue dorate, i tappeti di porpora e i remi d'argento davano l'impressione che le loro malefatte li riempissero d'orgoglio e di soddisfazione. Su tutte le spiagge non vi erano che musiche di flauti e di strumenti a corda e scene di ubriachezza; i rapimenti di personaggi illustri e i riscatti di prigionieri presi alle città suonavano oltraggio alla potenza romana [...] Le navi dei pirati erano più di mille e le città di cui si impadronirono furono più di quattrocento. I santuari, sino ad allora sacri e inviolabili, furono profanati e saccheggianti [...]. Celebravano loro stessi i sacrifici stranieri di Olimpo e compivano riti misterici, tra gli altri quelli di Mitra, fatti conoscere per la prima volta da loro, che sussistono tuttora. ³⁰

Il quadro era completo: al brigantaggio si sommavano la sregolatezza, l'oltraggio alla dignità dei cittadini romani, il sacrilegio e l'empietà. Il politeismo greco-romano, come in seguito il cristianesimo, condannò il pirata da un punto di vista culturale, civile e religioso. Simile a una bestia selvatica, il pirata era ebbro di sé. Manifestava l'*hybris* panica, il furore distruttivo di Pan, che risale allo stato di barbarie precedente l'ordine olimpico. Individuo privo di ragione, si abbandonava all'*hybris* bacchica, abusando di cibo, vino e sesso. Dato che ignorava tutto della civilizzazione, poi, non rispettava né le leggi delle città, né la dignità dei cittadini. Mancando di cultura e decoro, il pirata si abbandonava a una volgarità insolente e ostentata. Infine, non contento di attentare al buonc Costume, offendeva addirittura gli dei, violando i loro santuari e introducendo pratiche segrete provenienti dall'Oriente persiano.

Ma se la legge e le sanzioni penali non erano state in grado di porre fine agli omicidi e ai furti, questa condanna morale da parte della società organizzata, che avrebbe voluto essere definitiva, non sortì alcun effetto sulla pirateria. La forza rimase di fatto l'unico mezzo per porre fine a queste sregolatezze.

LA REPUBBLICA ROMANA E LA REPRESSIONE TRAMITE LA FORZA: I SECOLO A.C.

Per due secoli, grazie al periodo di anarchia che seguì la morte di Alessandro Magno (323 a.C.), i continui scontri fra i suoi successori e le ambizioni territoriali di Roma, i fuorilegge dei mari furono molto avvantaggiati.

La Cilicia, un “quasi regno” pirata

Fu soprattutto il caso dei pirati di Cilicia, regione dell'Anatolia fra il Tauro e il Mediterraneo affacciata sul golfo di Alessandretta (Iskenderun).³¹ A partire dalle guerre fra i successori di Alessandro, questa zona fu completamente dominata da quelli che i greci chiamavano arcipirati. Finché Roma non mise gli occhi sull'Asia, rimase in auge un *modus vivendi* che Strabone racconta in questo modo: «I romani, arricchiti dalla distruzione di Cartagine e

Corinto, si erano presto abituati a servirsi di un enorme numero di schiavi. I pirati compresero che potevano trarre vantaggio da questa circostanza e, conciliando i due mestieri, quello di brigante e quello di mercante di schiavi, iniziarono a proliferare. [...] Il commercio di schiavi divenne dunque un pretesto dietro cui i pirati poterono esercitare in totale impunità e continuità le loro criminali scorrerie».³²

Dopo essersi stabiliti in Cilicia, estesero la propria influenza su tutta la costa meridionale dell'Asia Minore, grazie ai cantieri nei porti della Panfilia, dove raddobavano le imbarcazioni e smerciavano il bottino. «Grazie alle loro fortunate razzie, avevano fondato una sorta di talassocrazia che si estendeva fino in prossimità dell'Italia».³³

Le guerre fra Roma e Mitridate, re del Ponto,³⁴ esacerbarono la situazione. Secondo Appiano,³⁵ Mitridate ingaggiò dei pirati che, inizialmente, si limitarono a costeggiare l'Anatolia con flottiglie di piccole imbarcazioni, tormentando gli abitanti della provincia romana d'Asia. Il conflitto, tuttavia, andò per le lunghe: la guerra fra Mitridate e i romani durò tre decenni, dall'89 al 63 a.C.³⁶

Ma quando Roma, impantanata nei disordini civili,³⁷ tra l'88 e il 71 a.C., lasciò i mari indifesi, i pirati della Cilicia ne approfittarono per crescere in forza e in audacia. Divennero più numerosi, attaccarono con navi più grandi. Cnido, Colofone e Samos, porti da cui Roma «traeva la vita e l'ossigeno»³⁸, finirono nelle loro mani. Osarono addirittura sbarcare sulle coste italiane, dove fecero razzie in Puglia ed Etruria per poi depredare il porto di Gaeta sotto gli occhi di un pretore.

A Miseno rapirono i figli di un magistrato e, soprattutto a Ostia, misero le mani su un'intera flotta e la distrussero, nonostante fosse al comando di uno dei due consoli di Roma. Inebriati dal guadagno, con il mare come unico terreno di gioco, che sfruttavano come avrebbero fatto con la terra, comandati da capitani che si comportavano come generali, si scagliavano sulle città aperte, assediavano le altre, le saccheggiavano tutte e rapivano i cittadini più ricchi per chiedere un riscatto.