

L'Adriatico tra antichità e XIX secolo: pirateria e corsa

di Sergio Anselmi

Il Mediterraneo è un mare-golfo dell'oceano Atlantico e l'Adriatico è un golfo-mare del Mediterraneo. Ciò può essere detto tranquillamente con riferimento alla geografia fisica, della quale però si conoscono i limiti e ben sapendosi che le definizioni sono sempre formali, datate, schematiche. Nella geografia, sulla quale sembra poggiare la storia, molto, se non tutto, dipende dal rapporto che nel tempo l'uomo ha e ha avuto con lo spazio e con i mezzi a disposizione per ridurlo a misura mentalmente accessibile, ovvero familiare. Questo principio va sempre tenuto presente se si desidera uscire dalle descrizioni fisiche anche se accompagnate da elementi quantitativi (altezza, profondità, superficie, lunghezza, ecc.).

È noto che l'uomo storicamente affermatosi ha pensato alle distanze in termini terrestri perché sulla terra appoggiava i piedi, e ciò lo ha portato a definire i percorsi da compiere con ragionevole approssimazione, fondandosi sulle consolidate conoscenze dei suoli, sulla velocità dei vettori, sulle emergenze stagionali. Quasi nessuno, oggi, guarda alle distanze terrestri in termini di chilometri, ma lo fa considerando le ore e i minuti di percorrenza.

È il punto di arrivo di un millenario processo di velocizzazione che ha conosciuto lunghissime continuità e repentine accelerazioni.

Sui mari fino all'età dei clipper e dei motori, le cose sono andate quasi come in terra, ma per la maggiore incerta influenza delle condizioni atmosferiche – pur cercandosi di navigare in Mediterraneo tra aprile e ottobre – e per la necessità di punti di appoggio, a volte situati a qualche distanza dalla rotta più lineare a seguirsi per raggiungere i luoghi di approdo, la misura comune del tempo era quella più labile delle giornate, dei mesi e persino degli anni di viaggio, anche perché nei secoli della vela, dei remi, degli scafi di legno le navi dovevano svernare nei porti amici o più adatti alla stallia e alle provviste. Con l'aggiunta della diffusa diffidenza per l'"innaturale" elemento liquido pieno di mostri marini da

«Proposte e ricerche», fascicolo 43 (2/1999)

traversare sostenuti da un guscio.

Ecco dunque che uno specchio d'acqua – golfo, mare, oceano – finiva con l'aver dimensioni variabili in ordine all'andamento dei venti, al moto ondoso, alla frequenza delle tempeste, nonché alla conoscenza delle coste che lo definivano, degli scogli e delle isole che vi insistevano.

Così un procelloso stretto poteva diventare mare di ardua navigazione e un pacifico oceano configurarsi come grande lago navigabile con piroghe: si pensi al caso di Rapa Nui o Isola di Pasqua.

«La geostoria – scrive Fernand Braudel – è la storia che l'ambiente impone agli uomini, condizionandoli con le sue costanti [...], oppure con le sue leggere variazioni, se e quando arrivano ad esercitare una influenza sull'uomo» (*Storia misura del mondo*, ed. it., Bologna 1998, p. 103). E allora, parlando di Adriatico, dobbiamo vederlo ora come golfo, ora come mare e persino come lago in relazione a ciò che gli è interno ed esterno e contribuisce a farlo essere questo o quello o l'altro ancora in quanto territorio liquido nel lungo periodo, che nel caso specifico è storicamente lunghissimo. Per capire dobbiamo uscire dai parametri correnti con i quali siamo soliti giudicare le cose.

Oggi l'Adriatico parrebbe un laghetto traversabile in poco più di tre ore nella sua più ampia larghezza (l'asse Ortona-Sebenico) con aliscafi veloci e in circa due con motoscafi e gommoni da oltre settecento cavalli là dove le due fasce continentali italiana e balcanica si restringono. Nell'estremo est, all'altezza di Otranto, Italia e Albania si possono vedere l'una dall'altra nei giorni di chiaro senza l'ausilio di strumenti ottici.

Tuttavia, come si diceva a proposito degli stretti, in età antica (da quella degli Argonauti alla diffusione delle navi alte di bordo), percepire l'ombra di un'isola o il profilo di una costa, pur dovendosi scontare la progressiva presa di confidenza con ciò che le acque lasciavano intravedere, non forniva certezze e generava paure. Così un piccolo mare lungo 800 chilometri e largo tra i 250 e i 70, chiuso tra catene montane, che dall'est s'inoltra all'ovest, ove decine di fiumi scaricano molte acque della catena alpina e dalle acque dalle quali originano, poteva apparire a chi volesse penetrarlo longitudinalmente o traversarlo affrontando il labirinto delle isole e penisole della costa dalmatico-greca un mare molto difficile perché privo di venti costanti, con tresse violente e improvvise seguite da ristagnanti bonacce, pieno di insidie "divinali e umanali", come si scriveva un tempo.

Venezia chiama *golfo* l'Adriatico che considera "proprio", soprattutto dopo

averne escluso Genova (1381) e affermato la vittoria dell'oligarchia di San Marco su bizantini, normanni, svevi, angioini, e lo fa per ragioni politiche volte ad affermare un diritto egemonico. Questo golfo, però, resta mare pur non essendo direttamente aperto all'Oceano, per attingere il quale deve passare attraverso altri mari interni al gran mare tra terre, ove si mescolano le acque di tre continenti. E resta mare anche perché si colloca tra popoli culturalmente diversi e la sua natura è caratterizzata nell'immaginario collettivo sin dai più remoti tempi non dalla quiete delle lagune (*mare* = stagno, laguna, di origine indoeuropea, affermano M. Cortelazzo e P. Zolli nel loro dizionario etimologico), ma da aggettivi forti quali *vastum*, *vastissimum*, *tumidum*, *incertum*, *infidum*, *ventosum*, *iratum*, *tumultuosum*, *procellosum*, *inquietum*, *profundum et immensum*, che ne implicano la navigazione da parte di *audaces* «qui trans mare currunt», secondo le citazioni traibili dal *Lexicon* di E. Forcellini.

Del resto Tito Livio, parlandone, ne ricorda «Illyrii, Liburnique et Histri, gentes ferae et magna ex parte latrociniis maritimis infames».

L'Adriatico, come è noto, avrebbe preso nome da Hadria, colonia etrusca tra Adige e Po («Adriaticum mare ab Atria»), ma fu chiamato dai romani, che lo raggiunsero a Sena Gallica nel terzo secolo a.C. (289), «mare superum» (o superiore, settentrionale) in contrapposizione al «mare inferum», che individuava il Tirreno.

Esso, secondo numerosi attestati, fu abbondantemente navigato anche nelle età precedenti come prova, tra varie testimonianze vascolari, la stele di Novilara, nella quale si vedono tre navi a remi, una delle quali alza una vela quadra, attribuite al tipo greco o fenicio dei secoli VI-V a.C. E si sa che i «greco-siculi» avevano già raggiunto Ancona, che da essi prese nome per il gomito che lì il mare fa.

Se si pensa ai bacini orientali del Mediterraneo e alla necessità che gli antichi avevano di navigare il più possibile «a vista» di riferimenti terrestri, non potrà sfuggire la naturale tendenza a procedere verso l'ovest e il nord-ovest secondo la rotta Fenicia-Cipro-Rodi-Creta-Citèra-Peloponneso, Isole Jonie e Sinus Hadriaticus lungo la quale si andava dal sole verso le nebbie.

Una rotta sulla quale convergevano quella sarmatico-caucasica del Mar Nero attraverso i Dardanelli e l'Egeo e quella africana di Alessandria. L'Adriatico, secondo la sincretica definizione costruita da Egidio Forcellini sulle fonti antiche, è il «mare quod Italiam sejungit ab Illyria, Dalmatia et Epiro, ac tempore Procopii et Orosii [VI d.C.] extendebatur ad Ionium et Creticum; sed classica

aetate confinia habebat Hydruntum [Otranto] in Calabria et Apolloniam in Epiro [Albania], procellosum habitum a veteribus». C'è, dunque, questo riferimento bassoimperiale allo Jonio e al mare di Creta che, probabilmente recupera, in chiave bizantina, al di là del nome, le remote vie di comunicazione che facevano perno su Citèra, ovvero Cerigo, importante carrefour commerciale antico, medioevale e moderno, già fenicio nel X secolo a.C. e famoso in età omerica (*Iliade* e *Odissea*), celebre per il culto di Afrodite.

È più che ovvio pensare che in questo pelago ricco di isole scabre, nelle quali le attività agricole dovevano privilegiare la vite e l'olivo, il commercio guardasse ai grani d'Italia, alle risorse del mare (la pesca), a quelle dell'intermediazione tra generi dell'Europa boreale e manufatti orientali, ai metalli, e ad altre materie prime. Ed è altrettanto ovvio che ab antiquo si cecchinasse o inseguisse una preda (uomo o merce) da utilizzare direttamente o vendere. I faraoni d'Egitto ebbero non pochi problemi con i pirati, così come Corinto e le poleis greche dei secoli VII-V a.C., nonché i romani, da Pompeo ad Augusto, a lungo impegnati «contra illyricos piratos». Del resto molti principi omerici non sdegnarono l'attività piratesca, incoraggiati dalla convinzione che il mare fosse «res nullius» e il saccheggio di terre altrui un momento della perenne guerra di tutti contro tutti.

L'Egeo, lo Jonio e l'Adriatico tra Roma, Bisanzio, i Normanni, i crociati, gli Angioini e Venezia nei dodici secoli che vanno dal III al XIV, e poi fino al XIX con altri soggetti aggiuntisi agli antichi protagonisti del commercio e della rapina, furono mari di agguati, ruberie, violenze via via più efficienti e distruttive per le conoscenze acquisite e l'intensificato traffico connesso alla «rinascita delle città» specialmente dell'Italia adriatica e di alcune enclaves dalmate.

La cartografia nautica e i portolani, come l'uso di battelli panciuti e alti di bordo, ben provvisti di cannoni, di nuove involature e di migliori strumenti per l'orientamento e la rilevazione delle rotte sono effetto e causa a un tempo della intensificata attività marittima, nella quale si inseriscono arabi, turchi e magrebini, contro i quali, in Adriatico, resterà consistentemente in campo la sola Venezia, essendo modesti gli apporti di Ancona, Ragusa e delle Puglie. La presa di Bisanzio nel 1453, l'avanzata sull'Epiro, sul Montenegro e nella valle della Narenta, la puntata su Otranto nel 1480 aprono ai turchi la via dell'Occidente, insidiato anche dalle reggenze di Algeri, Tunisi, Tripoli. Guerra e guerriglia continua via via più intense a mano a mano che cresce la ricchezza delle città costiere. I cristiani (si pensi agli ordini monastico-cavallereschi) non sono da meno degli «infedeli».

Il Cinquecento è il secolo dei convogli e delle grandi squadre navali che nel 1571 rumorosamente si scontreranno a Lepanto, ma senza esito apprezzabile nella guerra infinita, nonostante il successo cristiano. Il Seicento non fa che perpetuare la situazione nella quale però si inseriscono i nordici in veste di mercanti (inglesi, francesi, danesi, olandesi, anseatici, ecc.) o di corsari al servizio delle reggenze, per le quali militano anche greci, albanesi, italici, spagnoli, francesi e inglesi, slavi, passati all'Islam o più genericamente e politicamente alla mezzaluna.

L'Adriatico intanto si definisce meglio nei suoi tratti politici. Venezia è egemone in Dalmazia, isole incluse, in parte dell'Istria, Montenegro, nel Veneto fino al Po e nelle isole joniche; l'Austria ha Trieste e altri porti istriani; Ragusa controlla un tratto di costa tra Sabbioncello e Castelnuovo; i turchi dominano l'Epiro, il Peloponneso, lo sbocco di Narenta e le isole dell'arcipelago egeo; Ancona (ossia Roma) è il porto principale della fascia pontificia tra il Po e il Tronto; Napoli, con gli scali dagli Abruzzi e dalle Puglie apparirebbe come una grande potenza adriatica, anche se il peso dello Stato è spostato altrove.

Questo il quadro formale o delle bandiere, che però cambia tra fine XVIII e pieno Ottocento. Prima i francesi insediati su tutte le coste adriatiche fino al limite albanese e, oltre queste, nelle isole joniche, ma con il mare nel quale scorrazzano inglesi, russi e turchi; poi il dominio austriaco che, in via diretta e indiretta fino al 1860 e al 1866, succede a quello francese, nel quale Trieste si configura da tempo come il gran porto dell'impero asburgico.

Tuttavia le acque apparentemente ripulite dai "gatti selvatici", come li chiama Braudel, dai greco-albanesi e dai magrebini continuano a essere insidiose per gli infiniti recessi dalmati nei quali è facile armare una barca e lanciarla contro una nave mercantile o di pellegrini in viaggio per Loreto, per Padova, per Montesantangelo, o spingersi verso terra per rapinare pescatori e derubare contadini. Le cose vanno così da tempo immemorabile, con ostilità feroci e sotterranee complicità.

Tutti gli Stati adriatici hanno praticato la pirateria e la corsa, tutti hanno tentato di organizzare difese credibili, costruendo navi da guerra, fortezze e torri di avvistamento, attivando sistemi di comunicazione con fumi e fuochi fino all'età del telegrafo, organizzando fazioni a cavallo lungo le spiagge. La fine di questa "peste dei mari", che nel ricco e popoloso Adriatico appare più intensa che nei mari-golfo affini per forma (Mar Rosso, Golfo Persico) o in altri "mediterranei", come il Baltico, i Caraibi, il Mar della Cina meridionale, il Mare del Giappone,

ove per altro durò più a lungo, cessò quando le grandi compagnie di navigazione europee e americane riuscirono a ottenere dai vari Stati effettivi impegni di tutela della libertà di traffico, Istanbul iniziò il suo veloce declino, le reggenze dovettero ridimensionarsi politicamente dopo la conquista francese dell'Algeria, si moltiplicarono le navi a vapore, difficilmente insidiabili da barche pirate.

Se la pirateria è antica quanto la navigazione, la guerra di corsa sembra formalmente nascere con l'*Intercursus magnus*, il trattato anglo-francese del 1495, che legittimava con lettere patenti la "licenza di corsa" in Atlantico, ossia la liceità di "correre contro navi non amiche" con spartizione del bottino tra corsaro e sovrano al servizio del quale l'aggressore operava. Ma parrebbe che la corsa sia stata praticata in Mediterraneo molto prima e andò avanti fino al divieto di essa con la pace di Utrecht (1713), che tuttavia non ne attenuò la superstite virulenza e tantomeno ne segnò la fine, giunta invece intorno al 1860, secondo il trattato del Congresso di Parigi (1856).

Troppo forte era infatti la tentazione di aggredire in mare una nave ritenuta facile preda, assaltare velocemente un borgo marinaro o un'isola disarmata, catturare una o più barchette da pesca per venderne l'equipaggio.

Nell'Adriatico della pirateria e della corsa, teoricamente diverse, ma nei fatti identiche, non si contano i casi di aggressione, che coinvolsero tutte le città delle due coste, le isole e le sovranità indipendentemente dai riferimenti culturali e religiosi. I cristiani si comportano come i musulmani. Il caso degli uscocchi di Segna e di Pago sostenuti dall'Austria è esemplare. E curioso, ma non meno significativo, è quello delle isole Tremiti, dette anche "di Diomede" (il compagno di Ulisse, che vi sarebbe sepolto), ove un monastero aveva buone relazioni con i pirati narentani, conservandone a volte la refurtiva, e nel contempo era saccheggiato da altri pirati che sapevano delle ricchezze ivi custodite.

Senza il "benessere" dei centri urbani della fascia italiana, accanto a quello di Zara, Spalato, Sebenico, Ragusa, con il contemporaneo "malessere" di lunghi tratti semideserti di costa e delle isole, terre di elezione del rifiuto e dell'ostilità verso gli organici sistemi continentali delle metropoli, la pirateria sarebbe scomparsa nei secoli del basso medioevo e della prima età moderna. Ma l'arrivo del Turco nell'Egeo e nell'Adriatico sconvolse l'assetto che con Venezia si andava definendo. E la corsa, essendo continua la guerra delle reggenze con la Spagna, null'altro sarebbe stata che l'espressione dell'economia di rapina delle terre povere dell'Islam mediterraneo.

Che poi le grandi potenze, incluse quelle atlantiche e la Russia, intessessero

rapporti di vario e complesso carattere politico con gli scorridori del mare e desiderassero danneggiare e "divergere" linee commerciali concorrenti, è così noto che non può costituire materia di discussione, anche se contribuì a tenere in vita la corsa fino a quando il capitale commerciale non perdettesse il proprio esplicito riferimento nazionale.

In ogni caso, l'abolizione formale della schiavitù (Inghilterra: 1833; Francia: 1848; Stati Uniti d'America: 1865; ecc.), che aveva favorito e alimentato nel Mediterraneo il commercio degli uomini catturati da musulmani e da cristiani, l'indipendenza della Grecia e la conquista dell'Algeria (1830), nonché i trattati internazionali sulla libera navigazione, la politica delle cannoniere, le già ricordate navi a vapore e la "pace dei cento anni" (1815-1914) tra le grandi potenze occidentali (che in un secolo si combatterono direttamente per non più di 18 mesi: Karl Polanyi, *La grande trasformazione*, ed. it., Torino 1974, pp. 5-25), sono, al di là della maggiore o minore crudeltà degli esseri umani di qualsiasi colore, le cause oggettive della fine di un fenomeno plurimillenario.

Sulle origini della pirateria adriatica: l'iconografia navale

di Stefano Medas

Le fonti scritte sono concordi nel riferire la pirateria adriatica alle popolazioni della costa orientale, in particolare a quelle illiriche¹. La maggior parte dei riferimenti individuano lo sviluppo della pirateria illirica a partire dal III sec. a.C., in particolare dalla seconda metà², ma una notizia di Livio permetterebbe di risalire almeno alla fine del IV sec. a.C.³. Per le epoche precedenti non risultano testimonianze dirette; tuttavia, la documentazione storico-archeologica permette di avanzare qualche ipotesi sui tre o quattro secoli anteriori alle prime attestazioni scritte. Come si vedrà, ne emerge un quadro diversificato dal punto di vista cronologico, in cui si inseriscono contesti culturali e territoriali diversi, modalità d'intervento non riconducibili ad uno schema univoco.

Un altro aspetto di particolare interesse che si trova nelle fonti riguarda il rapporto tra l'attività di pirateria svolta dai popoli illirici in epoca ellenistica e due particolari tipologie d'imbarcazione, il λέμβος (*lembus*) e la *liburna* (λιβυρνικόν πλοῖον, λιβυρνίς ναῦς). Nel primo caso si ha un'associazione generica con i pirati illirici, nel secondo caso il nome dell'imbarcazione deriva evidentemente da quello dei liburni, popolazione illirica dedita alla pirateria⁴. Come per tutte le navi da combattimento, la propulsione era affidata ai remi, mentre la vela rivestiva un carattere ausiliario ed era utilizzata in caso di trasferimento o di fuga. In azioni di rapina e pirateria, in caso di vento favorevole, potevano essere utilizzati contemporaneamente i due sistemi propulsivi, in modo da aumentare la velocità di navigazione in avvicinamento e quindi la sorpresa dell'attacco.

La ricostruzione delle principali caratteristiche tecniche di queste navi non è semplice⁵. Le fonti scritte forniscono alcune indicazioni utili ma non esaustive. Bisogna considerare che la denominazione greca e latina resta generica, poiché esistevano diversi tipi di λέμβοι e *liburnae*, differenti per dimensioni e finalità d'impiego (dunque anche per varie caratteristiche tecniche), soggetti a fenome-