Olimpia Gobbi, *Battesimi di schiavi musulmani nell'Ascolano: rituale e integrazione fra XVII e XIX secolo* 222

Bruno Ballerin, *L'uomo è preda fra gli uomini: pirateria d'occasione fra Ancona e Venezia* 234

Convegni, letture, notizie

1. F. Amatori, D. Bigazzi, R. Giannetti, L Segreto (a cura di), *L'industria*, Annali della Storia d'Italia, n. 15 (Ercole Sori) 253

2. *Sistemi economici locali e dinamiche imprenditoriali in Italia. Una prospettiva storica*: Ancona 5-6 marzo 1999 (Franco Amatori) 257

3. Stefano Musso (a cura di), *Tra fabbrica e società. Mondi operai nell'Italia del Novecento* (Francesco Chiapparino) 259

4. Emo Sparisci, *Giuseppe Miliani un cartaro antico e moderno* (Giacomina Fortunati) 262

5. Marino Cecchetti, *Placito Feretrano: la data e altro* (Alfonso Costantini) 264

6. Enrico Menestò (a cura di), *Esculum e Federico II. L'imperatore e la città: per una rilettura dei percorsi della memoria* (Olimpia Gobbi) 265

7. Paola Lanaro, *I mercati nella Repubblica Veneta. Economie cittadine e stato territoriale (secoli XV-XVIII)* (Sergio Anselmi) 269

8. Olimpia Gobbi, *Risorse e governo dell'ambiente a San Marino fra XV e XIX secolo* (Ercole Sori) 272

9. Franco Cesetti, *Etnologia, museo, patrimonio e società. Alcune riflessioni sul caso francese* 281

Rassegna bibliografica 289
Ferdo Gestrin 304

Navi, corsari, pirati e schiavi in Adriatico

Nei giorni 21 e 22 novembre 1998 si è tenuto a San Benedetto del Tronto un convegno di studi, organizzato dalla nostra rivista, sul tema Corsari e pirati in Adriatico. *Esso è stato introdotto dal Prof. Renzo Paci, condirettore di «Proposte e ricerche», che ha anche presieduto i lavori. Pubblichiamo qui di seguito le relazioni allora presentate che, con le nostre solite rubriche, costituiscono gran parte del fascicolo 43 (2/1999) di PR.*

Una proposta, un incontro

In apertura di questo convegno, a nome della Direzione e del Comitato scientifico di «Proposte e ricerche», debbo anzitutto ringraziare sentitamente l'Amministrazione Comunale di San Benedetto del Tronto nelle persone del Sindaco Paolo Perazzoli e dell'Assessore alla cultura Paolo Virgili per l'ospitalità che hanno voluto offrirci, l'Assessore alla cultura della Provincia di Ascoli Piceno Carlo Verducci e, infine, l'Assessore alla cultura della Regione Marche Gino Troli, che contribuirà al nostri lavori con una relazione.

Spero poi di esprimere i sentimenti di voi tutti rivolgendo un commosso pensiero all'amica Joyce Lussu, recentemente scomparsa, per ricordarne l'acuta intelligenza, l'appassionata aggressività e la inesauribile vitalità, doti tutte che seppe portare anche nei nostri incontri ai quali per anni fu costantemente presente e partecipe.

L'odierno convegno su "Corsari e pirati in Adriatico" si avvale di una équipe di studiosi già collaudata, perché, guidata da Sergio Anselmi, ha dato corpo al volume su *Pirati e corsari in Adriatico* ancora fresco di stampa, commissionato dalla Banca Popolare dell'Adriatico e realizzato con un ricco apparato iconografico dall'editore milanese Amilcare Pizzi.

Fernand Braudel, nella sua *Mediterranée* definì la pirateria una "industria

generalizzata [...] vecchia quanto la storia" e da questa definizione occorre partire perché l'Adriatico ha conosciuto da sempre la presenza di pirati divenuti particolarmente aggressivi ogniqualvolta alla unità economica e culturale delle sue sponde non corrispondeva l'unità politica. E proprio alle soglie dell'età moderna, allorché i Turchi nel 1480 occuparono Otranto, intenzionati a chiudere la porta del "Golfo di Venezia", si determinò in questo mare una gravissima frattura che durò fino ai primi decenni della Restaurazione. L'Adriatico diventò allora la frontiera tra Cristianità e Impero Ottomano lungo la quale si combatteva ferocemente, ma, anche, attivamente si commerciava.

Venezia, Ferrara, Pesaro, Ancona, Bari e, più tardi, Fiume e Trieste sulla sponda italiana e Zara, Spalato, Valona, Ragusa e la foce della Neretva sulla sponda balcanica divennero i punti nodali di una complessa vicenda nella quale si intrecciavano rivalità commerciali e scontri militari che coinvolsero la Repubblica di San Marco, l'Impero Ottomano, lo Stato Pontificio, lo spagnolo Regno di Napoli e l'Impero d'Austria. Se, inoltre, le potenze cristiane avevano come nemico comune il Turco, esse erano divise da profonde, reciproche diversità di interessi e di comportamenti: più accomodante Venezia che viveva degli scambi con il Levante e i Balcani; più intransigente la Spagna, anche dopo la scomparsa di Filippo II e l'attenuarsi dello scontro con gli Ottomani in Mediterraneo; mentre i Pontefici, che pure impressero alla lotta contro il Turco i caratteri della crociata, non potevano non sostenere i commerci anconetani con i Balcani e il Levante gestiti con la mediazione della Repubblica di Ragusa.

Molte ricchezze e attivi circuiti di scambio percorrono l'Adriatico tra XVI e XVIII secolo, sia pure con ritmo declinante: dal Levante e dai Balcani indispensabili materie prime, come la lana, i pellami e la vallonea, arrivano ai porti cristiani e da questi muovono verso l'area ottomana vetri e pannilani veneziani, seterie toscane, armi bresciane, *carise* e pesce secco portati fin qui dalle navi "ponentine" sempre più attive e presenti. Proprio questi traffici alimentano la pirateria, appendice della guerra e del commercio, che muove da Valona e da Dulcigno, o giunge qui, talvolta, dagli Stati barbareschi, mentre è frutto delle rivalità commerciali e politiche delle potenze cristiane l'attività corsara degli Uscocchi di Segna, sostenuti dall'Impero contro i traffici di Venezia, costretta, per debellarli, ad una lunga e difficile guerra. A sua volta la Repubblica di San Marco per danneggiare le rivali cristiane utilizza "in modo piratesco" la sorveglianza sanitaria in Golfo, sorda alle richieste di "libera navigazione". Queste vicende percorrono tutta l'età moderna fino all'ultima grande fiammata della

pirateria adriatica alimentata dagli inglesi in lotta contro Napoleone.

Pirateria - è ancora Braudel a dircelo - significa "mangiare la ricchezza dei nemico", assalendo e saccheggiando le navi cariche di merci, o razziando uomini e bestiame sulle coste con veloci azioni di sbarco che costringono le città della sponda italiana ad esercitare una continua sorveglianza creando un costoso e articolato sistema di torri di avvistamento e di difesa. La pirateria, oggetto di esecrazione, di paura e di odio religioso, alimenta però una intensa rete di scambi commerciali più o meno clandestini, anche perché molti porti vivono, in tutto o in parte, dei suoi proventi: in Mediterraneo sono i centri musulmani di Algeri, Tripoli e Biserta e quelli cristiani di Malta, Livorno e Marsiglia, quelli dove si scambiano uomini e merci; in Adriatico Ragusa si specializza nel riciclaggio di mercanzie "sporche" e nel riscatto degli uomini catturati dai pirati. E proprio per i corposi interessi che coinvolge, la pirateria resta per tutta l'età moderna endemica e ineliminabile, come ben sa Venezia che, dopo ogni guerra, ottiene dal Sultano solenni quanto inutili *firmani* che la autorizzano a reprimere "l'insolenza dei dulcignotti".

L'aspetto più drammatico della guerra di corsa è però la schiavitù, alimentata per secoli da prede sempre nuove: sono i marinai delle navi assalite e saccheggiate; sono i mercanti catturati all'imbocco dei porti o i pellegrini diretti ad Ancona per raggiungere di lì Loreto o Roma; sono i poveri pescatori colti di sorpresa dalle veloci fuste dei *rais*; sono i contadini rastrellati nelle campagne con audaci quanto improvvise scorrerie. E la schiavitù di uomini, donne e bambini resta una vistosa realtà nelle case dei ricchi delle città cristiane come nei *bagni* barbareschi. Ma, esauritosi ben presto il flusso dei "buonavoglia", gli schiavi sono, soprattutto, il motore che muove le galere da guerra e da mercanzia veneziane e turche, napoletane e pontificie.

L'archivio storico di Zara è ricco di elenchi di schiavi di tutte le età e di tutte le provenienze dislocati in quel *bagno* a servizio delle galere veneziane e gli stessi pontefici comprano regolarmente schiavi "infedeli" per la flotta di Civitavecchia. E se l'Arciconfraternita del Gonfalone di Roma raccoglie in tutte le chiese le offerte necessarie al riscatto dei poveri cristiani prigionieri del Turco, Paolo III, nel 1549, conferma che ai privati "sia licito tenere schiavi e schiave". Gli Statuti comunali di molte città adriatiche dettano anzi norme precise ai padroni per quanto riguarda il trattamento di schiavi e schiave, mentre gli archivi notarili testimoniano la vivace attività di scambio di questa "merce".

Su questi temi si articolano le relazioni che animeranno le due giornate di

questo convegno: si parlerà di marinerie e di difese costiere; di schiavitù e di riscatti; di guerra di corsa e di paure collettive; di rinnegati e di convertiti secondo un'ottica che privilegerà città, coste e marinerie tra Romagna ed Abruzzo. Proprio questo taglio consentirà al convegno di fornire apporti significativi alla conoscenza di un argomento per molti aspetti centrale nelle vicende economiche, sociali ed umane dell'Adriatico in età moderna.

Prego, dunque, di accomodarsi al microfono per la relazione di apertura il professor Salvatore Bono, che è il più autorevole studioso italiano di storia della pirateria: di lui, prima di cedergli la parola, vorrei segnalare il volume *Corsari nel Mediterraneo* riedito recentemente negli Oscar Mondadori.

Renzo Paci

Corsari e pirati nel Mediterraneo

di Salvatore Bono

Nell'immaginazione della gente comune e, credo, anche di molti storici, i termini corsaro e pirata - più avanti rifletteremo un po' sulla distinzione fra gli uni e gli altri - rievocano mari e tempi lontani; non si pensa al Mediterraneo e, se mai, piuttosto all'età antica o a quella di mezzo della storia millenaria del nostro mare. Sulla scorta del ricordo di giovanili letture e di film avventurosi, la fantasia corre invece al mar dei Caraibi, anzitutto, dove corsari inglesi e francesi, autorizzati e incoraggiati dai loro stessi sovrani, cercavano di sorprendere i galeoni spagnoli che trasportavano carichi d'oro e d'argento dalle colonie americane. Si ricordano successi e sventure di coraggiosi e crudeli bucanieri e filibustieri, personaggi famosi come il britannico Sir Francis Drake e il francese François Naud, detto l'Olonese, Sir Henry Morgan, l'ammiraglio René Duguay Trouin, il pirata Edward Teach, più noto con il suo soprannome di Barbanera, la cui immagine vuole accreditarne la natura demoniaca, alla quale molti prestavano fede.

Chi ritenga che la professione o il mestiere di corsaro e di pirata siano prerogativa esclusiva di uomini, si sbaglia. Vi sono state donne nella storia della pirateria e della corsa nei Caraibi, piuttosto eccezioni certo, ma con ruoli di primo piano, come Mary Read e Anne Bonny.

Forse anche ad altri mari del mondo si pensa prima che al Mediterraneo quale teatro delle gesta, ammirate o riprovate, di corsari e di pirati. In effetti, altri oceani e altri mari, oltre al nostro grande mare interno, sono stati nel corso dei tempi teatro di minacce e di successi di avventurieri: il mare del Nord, la Manica, l'Oceano Indiano, le acque del Golfo arabo-persico e quelle intorno alla grande isola del Madagascar. Piccole e grandi isole sono state in ogni mare del mondo sede privilegiata di corsari e di pirati, abili nell'utilizzarne insenature e anfratti quali nascondigli da dove sorprendere malcapitati naviganti e dove tro-

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