

# I Siciliani e la guerra di corsa

di ROCCO GIANNI'

## La corsa: forma giuridica, regole e differenze con la pirateria

Benché accomunate nell'immaginario collettivo dal ricordo, per entrambe calzante, di episodi tanto di morte e sopraffazione quanto di imprese romantiche e cavalleresche, attività complementari quali pirateria e corsa finiscono col distinguersi per intrinseche peculiarità, conformazione giuridica e tradizione. Ben discerne Braudel nell'affermare che "la corsa è la guerra lecita resa tale da una formale dichiarazione di guerra o di lettere patenti, da passaporti, commissioni. La pirateria non bada né alle persone né alle credenze: è puro brigantaggio"<sup>1</sup>.

Tuttavia, è lo stesso studioso francese a metterci in guardia dal rischio d'incappare in facili, forvianti generalizzazioni o radicali distinzioni, come quelle in cui incorse il pur valente Guglielmotti, sottolineando che "molti marinai, che navigavano *more piratico*, sarebbero stupiti di sentirsi trattati alla stregua di corsari, ed ancor più di pirati"<sup>2</sup>.

Del resto, persino la linea di demarcazione che separava la categoria dei corsaro-pirata da quella dei mercanti era abbastanza labile, visto che gli operatori commerciali, attivi negli scali marittimi mediterranei d'ogni latitudine e tempo, si mostrarono sempre ben disposti a mischiare, senza farsene alcun scrupolo, le due occupazioni. Lo fece l'amalfitano Landolfo Rufolo, protagonista della quarta novella della seconda giornata del Decameron, che, rovinatosi economicamente in seguito ad errate speculazioni finanziarie, pensò bene di acquistare un "legnetto sottile" con il quale rapinare chiunque avesse la ventura di incontrarlo, accanendosi "massimamente sopra i turchi"<sup>3</sup>.

A volte, inoltre, poteva accadere che delle galere, entrate in un porto con propositi apparentemente pacifici e scopi prettamente commerciali, finissero per dar vita a sconcertanti episodi di razzia o a dei veri e propri rapimenti perpetrati ai danni d'ignari marinai e mercanti fin trop-

po fiduciosi nelle buone intenzioni altrui. In uno di questi inghippi incorsero, agli inizi del 1449, due commercianti appartenenti alla comunità ebraica di Malta. Costoro, attirati a bordo della galera del mercante gevese Lubrisi Spinola, in rada nel porto della cittadina melivetana, col pretesto di concludere alcuni affari, finirono, invece, dapprima ai ferri e quindi a Tunisi, dove il manigoldo ligure provvide a venderli per cento onze al capitano di una galeazza catalana di passaggio<sup>4</sup>.

Quantunque appaia, retrospettivamente, strano, la corsa aveva le sue regole, le sue leggi, le proprie costumanze. Difatti, mentre i pirati erano dei fuorilegge dediti ai saccheggi e al brigantaggio, incuranti di ogni legge che non fosse l'ordine del loro capo, assaltando chiunque gli capitasse a tiro e non battendo alcuna bandiera, i corsari, pur compiendo azioni apparentemente simili, sono assai diversi tanto dal punto di vista prettamente giuridico che strutturale: la guerra di corsa, o semplicemente la corsa, veniva organizzata con il sostegno e l'approvazione di uno stato o monarca che favoriva l'allestimento di una nave da parte di volontari, a patto che non si trattasse di militari di carriera, pronti ad intraprendere una spedizione, volgarmente detta *'Mprisa*, durante la quale erano autorizzati, grazie al rilascio di lettere patenti di corsa o di marca - i cui tempi di durata non furono mai stabili oscillando, a secondo delle necessità, da un massimo di cinque anni ad un minimo di sei mesi -, ad eseguire atti bellici ed usufruire del diritto di preda contro il naviglio nemico. Secondo le leggi del mare, questo diritto veniva esercitato, durante un evento bellico, nelle acque territoriali aperte alla navigazione e comunque in mare aperto, e consisteva nella possibilità di poter visitare ed eventualmente catturare navi mercantili nemiche o anche neutrali, se sorprese in operazioni di contrabbando di materiale bellico a favore di nazioni avversarie<sup>5</sup>.

Va detto, però, che spesso i corsari aggiravano bellamente queste prescrizioni interpretandole a loro esclusivo vantaggio così da poter mettere le mani su prede e beni altrimenti intangibili. Ciò, di conseguenza, provocava un florilegio di dispute legali coinvolgenti coloro che avevano subito vessazioni di quel tipo e i loro assalitori. Per dirimere le controversie, ogni nazione si dotò di "tribunali delle prede", appositi organi giudiziari che, nel caso della Sicilia, rispondevano al nome di Corte Admirantica, Tribunale del Real Patrimonio e, a partire dal 1739, Supremo Magistrato del Commercio. Proprio a quest'ultimo organo, istituito da Carlo VII per vigilare sul commercio del regno e investito della

facoltà di presiedere ai processi più spinosi, si rivolsero il rais tripolino Ali Dephis e il mercante marocchino Abducheran Bencheran per aver giustizia nei confronti del corsaro Matteo Bradovich.

Costui, ufficiale della marina napoletana e comandante dello scia-becco "Il principe ereditario", nel novembre del 1807 aveva catturato, presso l'isola di Pantelleria, la martingana del Dephis proveniente da Smirne e diretta a Tunisi con a bordo merci e la figlia del commerciante marocchino. Prontamente il rais protestò, esibendo un lasciapassare rilasciatogli dalle autorità ottomane, da tempo in ottimi rapporti con la corte napoletana; tutto inutile: nave, passeggeri e carico furono ugualmente sequestrati. Per niente disposti ad accettare passivamente quel sopruso, i due musulmani rivolsero le loro rimostranze all'indirizzo delle autorità siciliane, le quali, pur di scongiurare il pericolo di un incidente diplomatico, dopo le inevitabili schermaglie processuali, durante le quali intervenne persino il re esternando il desiderio che si pervenisse velocemente ad una risoluzione della questione, decisero - era il 4 marzo 1809 - di restituire merci, servi e figlioletta al Bencheran evitando, però, di propinare qualsiasi tipo di punizione al corsaro, posto, anzi, al riparo dalla possibilità di dover far fronte ad alcun risarcimento "per causa di danni, spese e interessi"<sup>6</sup>.

Stando alle leggi marinare, i corsari erano assimilati ai marinai della marina militare anche, e soprattutto, quando venivano catturati. Entrambi, militari e corsari, in tal caso assumevano il ruolo di prigionieri di guerra, la cui incolumità era garantita da trattati internazionali e inveterate consuetudini. Diversa, invece, la sorte riservata a coloro che si davano alla pirateria, le cui gesta, ora come allora, costituiscono un reato disciplinato dal diritto internazionale (*delictum iuris gentium*) in deroga al quale ogni unità navale, in qualità di parte integrante dello stato di cui batte bandiera, viene tutelata dalle leggi e dai tribunali della nazione d'appartenenza. Conseguentemente, i pirati finivano, indipendentemente dalla loro nazionalità e dal luogo dove era avvenuta la cattura, per andare incontro alla pena riservata ad apolidi predoni e ladri quali erano, l'impiccagione. A riguardo ricordiamo le vicissitudini occorse al catalano Giovanni di Natale che, tra il 1444 e il 1445, mentre con il suo brigantino pirata solcava i mari della Barberia, si era reso protagonista dell'omicidio di Ponçio Villardel, patrono di una galeotta al servizio di re Alfonso V. Catturato dalle galere regie, sarebbe stato mandato al patibolo se, incredibilmente, non fosse riuscito ad evadere dalle segrete palermitane<sup>7</sup>.

In definitiva, sebbene non mancassero casi di corsari illegali, si trattava perlopiù di marinai forzatamente arruolati che, mal pagati ed ancora peggio nutriti, si impossessavano della nave dandosi alle ruberie, come fece Giovanni de Nava che, a bordo della sua fusta e agendo "simul de certis aliis piratis qui navigabant circa maria" del regno di Sicilia, aveva catturato "in partibus orientis" una nave veneziana carica di merci del valore di ventimila fiorini<sup>8</sup>. La corsa resta un'attività promossa dalla corte o entità statale che, desiderosa di incamerarne parte dei lauti proventi ed usufruirne delle capacità paramilitari, tanto più necessarie in assenza di flotte regolari permanenti, specie in epoche difficili come quella medioevale, ebbe la necessità di ricorrere all'iniziativa privata di facoltosi imprenditori, blasonati aristocratici o semplicemente di avventurieri senza scrupoli, i quali, allettati da esenzioni e benefici, provvedevano ad armare la nave, ingaggiare l'equipaggio e, detratte le spese, dividerne il bottino.

### La Sicilia e il "corso": gli inizi

Tutte le città marinare della Sicilia, grandi o piccole che fossero, Trapani come Siracusa, Messina come Augusta, Lipari come Sciacca e, saltuariamente, la stessa Palermo, divennero centri nevralgici della fiorente pratica corsara che, in breve, rivelò lo stretto vincolo che la legava al mercato della schiavitù, entrambi funzionali al sistema produttivo isolano, risultando un non disdicevole investimento mediante il quale alcune tra le più nobili famiglie fecero fortuna.

A rimarcare l'incidenza che il commercio degli schiavi aveva sulla corsa, osserviamo come, nell'estate del 1454, la caravella del mercante catalano, ma residente a Siracusa, Giovanni Pasqualj si recasse, per conto di re Alfonso V, in Cirenaica per vendervi del grano. Una volta giunta in prossimità delle coste africane, la nave, proprio mentre era impegnata nelle operazioni di sbarco delle granaglie, venne assalita dalle galere di Angelo Morosini - un veneziano che, per ironia della sorte, era al servizio della corte partenopea - il quale s'impossessò prontamente di ben ventidue "testes", termine con il quale si era soliti identificare gli schiavi di pelle nera, ritenendoli tanto preziosi da suggerirgli di lasciar perdere natante e cereali, che pur godevano di un certo valore di mercato<sup>9</sup>.

Intanto, l'orizzonte attorno alle coste siciliane, grazie o a causa

della posizione così centrale di un'isola eternamente condannata a separare e, al contempo, unire i due bacini in cui il Mediterraneo si divide, brulicava di navi d'ogni risma e nazionalità, dai pisani ai provenzali, dai genovesi e veneziani, ai catalani e maiorchini, dai greci ai valenzani, senza dimenticare le immancabili presenze musulmane, ai quali prontamente si aggiunsero protagonisti isolani, messinesi e trapanesi in particolar modo, ben presto dimostratisi all'altezza dei loro colleghi e concorrenti. Già all'epoca di Federico II di Svevia si segnalavano le imprese del corsaro genovese Enrico Pescatore, tanto abile da meritarsi l'investitura all'ambita carica di ammiraglio e alla contea di Malta, mentre con Pietro III si diede inizio all'emissione regia, in seguito divenuta consuetudine, di autorizzazioni per i vassalli che volessero intraprendere la carriera corsara. Durante l'annosa guerra del Vespro (1282 - 1372), le due parti - aragonesi di Sicilia e angioini di Napoli - non rinunciarono a depredarsi a vicenda e, benché fossero catalani e genovesi i più avvezzi alla pirateria, i siciliani non furono assenti e tra loro non mancò qualche nobile di ceppo catalano<sup>10</sup>.

A testimonianza dell'entità del fenomeno, l'Ammiragliato siciliano, sorvegliava i tanti pirati che con ogni pretesto, tanto in periodo di pace che di guerra, armavano nei porti isolani. All'ammiraglio spettava l'incombenza di rilasciare le autorizzazioni a prendere il mare "in corso", dietro il pagamento di una tassa per l'esercizio della pirateria, ammontante, per viaggio, dai 15 tari alle due onze, secondo il numero dei remi di cui era provvista ogni imbarcazione, oscillante tra i 12 - 32 e gli 80 - 120 scanni, e dopo aver registrato il versamento di una cauzione, detta "cautela", con la quale il pirata si impegnava a non assalire navi di sudditi o di amici del re. Allo stesso alto funzionario spettava il compito di esigere dal pirata la devoluzione in favore della corte della quinta parte sul bottino fatto durante la navigazione. Su tutte queste occupazioni e somme, l'ammiraglio e i suoi sottoposti percepivano ricche tangenti richiamando l'interesse di eminenti casate dell'aristocrazia siciliana, come i Fardella e i Ventimiglia, peraltro attivissimi "mecenati" dei corsari. La cosa non deve stupirci né scandalizzarci visto che la guerra di corsa era pratica diffusissima tanto da lasciarne ampia traccia, oltre che in più di quaranta "Capitoli dell'Ammiragliato" ad essa dedicati durante il regno di Martino I, nelle usanze marittime di Barcellona, Maiorca, Venezia, Pisa, mentre a Genova esisteva un apposito ufficio dei quattro Savii e Procuratori delle Ruberie<sup>11</sup>.

Nonostante fosse stato privato, sul finire del Trecento, della competenza e giurisdizione su cause marittime, civili e criminali riguardanti marinai messinesi, trapanesi e siracusani, che godevano di particolari privilegi, il potere dell'Ammiragliato, almeno in tempo di guerra, rimase ragguardevole se, il 30 giugno 1428, i giurati di Messina, nel mandare al re gli ambasciatori Nicolò de Balsamo e Pino de Granata, ordinarono loro di fare pressioni affinché Alfonso, in considerazione del grave pregiudizio che la corsa arrecava al buon sviluppo dei commerci della città, ordinasse al locale viceammiraglio di prendere provvedimenti tali da ostacolare la partecipazione messinese alla guerriglia corsara in atto nelle acque dello stretto<sup>12</sup>.

La partecipazione della marineria siciliana alla guerra non dichiarata che vigea nei mari, a cavallo del XIV-XV secolo, fu notevole e ben presto la brama di bottino divenne tanto forte da spingere i corsari isolani a non risparmiare nemmeno il naviglio delle nazioni amiche, innescando tutta una serie di incidenti che misero in pericolo tanto la sicurezza e lo sviluppo commerciale delle città dell'isola, costringendo le autorità statali a prendere opportuni provvedimenti, come nel caso di Giacomo Gariola o delle galere e fuste del Colar,<sup>13</sup> quanto le relazioni diplomatiche faticosamente allacciate con diversi paesi, tra cui quelli del vicino Maghreb, sempre più nel mirino dei corsari isolani, come evidenziato dagli esempi qui riportati:

Estate 1438, Rajnieri di Bonfiglio di Lipari cattura con la sua galeotta due brigantini armati da mercanti maiorchini al servizio del re di Tunisi (ASP - TRP- LVR, vol. 8, f. 178);

17 settembre 1438, Bernardo Requesens ottiene il permesso di dare la caccia "ab infidelibus barbaris cum pacto e promisione" di portare tutte le prede che avrebbe fatto a Siracusa, riservando una ricca fetta dei proventi all'erario regio (ivi, vol. 12, f. 11v<sup>o</sup>);

1 novembre 1439, le galere del Requesens catturano alcune imbarcazioni tunisine (ivi, vol. 14, f. 73 v<sup>o</sup>);

6 giugno 1441, la galeotta dell'Invilella preda navi tunisine (ivi, vol. 16, f. 72 e vol. 20, f. 92 v<sup>o</sup>);

Estate 1445, Consalvo de Nava cattura, a seguito di un naufragio, una nave biscaglina con a bordo mercanti saraceni di Granada (ivi, vol. 26, f. 67 e ASP - Real Cancelleria, vol. 83, f. 531);

Estate 1445, Bartolomeo d'Ancona, pantesco al comando della galeotta di Antonio Dezguanes, capitano di Malta, cattura due carabi di mori predati "in li parti di barberia" (ASP - TRP - LVR, vol. 26, ff. 69 e 76)<sup>14</sup>;

Luglio 1445, Ludovico Barbara, Jacopo di Elena e Giovanni Silena assalgono due carabi di passaggio dalle coste del val di Mazara (ivi, vol. 28, f. 69 v<sup>o</sup> e Real Cancelleria, vol. 83, f. 543);

Agosto 1445, la galeotta di Antonio Onanes cattura due carabi nei mari della Barberia (ASP - TRP - LVR, vol. 29, f. 5);

Maggio 1446, il marsalese Jacobo di Squifalda paga, tramite il banco di Antonio di Settimo, una composizione di tre onze "perhj si trovau cum la fusta di Felujs" nella cattura di una fusta moresca, intercettata presso Marsala (ASP - Conservatoria di registro - da ora Cr - Computa, vol. 848, f. 9 v<sup>o</sup>)<sup>15</sup>;

Estate 1446, il "balunerj" maiorchino di Bernart Vanert, Paolo Triolo e Nicola Vinat assalgono la galeazza dei "mori di livanti" con a bordo sudditi tunisini (ASP - TRP - LVR, vol. 30, ff. 4-25-27, CR - Computa, vol. 850, ff. 109 e 112)<sup>16</sup>.

Considerato il notevole numero di navi musulmane cadute in mano ai corsari sudditi della corona d'Aragona, le autorità siciliane - il cui comportamento non sempre fu improntato sui crismi della trasparenza e della coerenza, come avvenne nel caso di Raynerj di Bonfiglio, il quale, sebbene avesse agito in disprezzo della "treua hj e infra lu Signurj Re e lu dictu Re di Thunisi", non incorse in alcuna punizione, anzi ricevette dalla Tesoreria la fornitura gratuita di dieci cantari di biscotto - nel tentativo di non mandare a monte l'opera conciliatrice inaugurata da Alfonso attraverso l'invio in Africa di vari ambasciatori aventi l'incarico di stringere tregue e contratti commerciali con le casate Hafasidi di Tunisi e Tripoli,<sup>17</sup> si videro costrette a legiferare in materia come testimonia la fulminante proibizione rivolta ai siciliani che esercitassero la pirateria contro gli amici del regno, divieto contenuto in uno dei capitoli dei privilegi goduti dalla città di Siracusa<sup>18</sup>.

Questo capitolo, promulgato sin dal 1323 e ripreso in più circostanze, venne ribadito nel 1449, supportato da quello che prevedeva d'ovviare alle depredazione fatte da corsari e pirati, a testimonianza della ferma risoluzione regia di far sì che episodi come quelli registratesi tre anni addietro non avessero più a ripetersi. Infatti, nell'estate del 1446 il

baleniere dei maiorchini Bernardo Valert, Paolo Triola e Nicola Vinat aveva predata “una galiacza di morj di livantj in la qualj chj era multa quantitati di robba et mercancia di alcunj morj vassallj di Re di thunisi”, sovrano con il quale Alfonso si trovava “in bona pachj”, tregua che, a causa di questa “mistrizia a usu temerario”, correva il rischio di venire a conclusione, “contra la voluntatj comandamentu et hunurj” del sovrano aragonese. Nel tentativo di scongiurare questa eventualità, Antonio di lu Castillo, Secreto di Catania, venne inviato a Siracusa con l’incarico di investigare sul caso, liberare i mori in cattività e recuperare le robe che gli erano state predate e vendute all’incanto nelle piazze della stessa città<sup>19</sup>.

Intanto, il movimento corsaro, lungi da evidenziare segni di contrazione o rallentamento, fece registrare nel 1420, nelle acque antistanti l’isola, la presenza di ben sessantacinque natanti, dei quali trenta appartenevano alla marineria catalana, quindici vennero approntati da armatori baschi, galiziani e portoghesi, ed i restanti venti facevano riferimento a patroni siciliani<sup>20</sup>.

Conscio di ciò, nel 1433, Alfonso, sempre più preso dalla smania di imporre nel Mediterraneo una sorta di talassocrazia catalano-aragonese, tormentato dall’imperativo di difendere le esportazioni granarie sulle quali si basava l’intera economia siciliana, decise, con il malcelato fine di fomentare l’interesse privato intorno ad una così prospera fonte di guadagni, di accordare l’esonazione della gabella del biscotto a tutti coloro che avessero avuto l’intenzione di intraprendere la lotta agli infedeli, chiedendo, però, in cambio agli armatori, una volta detratte le spese, il pagamento di una somma pari ad un quinto del bottino<sup>21</sup>.

E non ci si fermò solo a questo. Lo stesso monarca aragonese, il 23 ottobre 1446, fece pubblicare, a seguito di una recrudescenza degli attacchi pirati che affliggevano il commercio isolano, il capitolo “Contra pirates facientes terraczanien”, il quale stabiliva la piena impunità, tanto da pene di natura pecuniaria che corporale, per tutti coloro che, in qualsiasi forma o modo, si opponevano alle continue incursioni pirata di cui l’isola, specie nelle sue coste meridionali, era costantemente fatta segno<sup>22</sup>.

Proprio per questo, ma anche a causa della ricorrente penuria monetaria che affliggeva l’erario regio, Alfonso lasciò che diversi esponenti dell’aristocrazia militare catalana installatasi in Sicilia si occupassero in prima persona di attività corsare, chiedendo loro in cambio l’impegno di difendere le coste e le isole del regno. Nacquero così le esperienze



delle famiglie Sanchis, Belvis e de Nava a Pantelleria, dei Gatt, Monroy, Lo Busto e Dezguanes a Malta, di Rodrigo Diaz a Siracusa e i vari Villamarj, Lupin, Requesens, Thomas, Villardell, del visconte di Gallura e tanti altri che alla "fortuna maris", e alla debolezza della casata dei Transtamare, dovettero le loro fortune<sup>23</sup>.

### **Organizzazione di spedizioni: contratti, società, arruolamenti**

Alla prima metà del secolo XV appartengono le prime notizie documentate di atti notarili concernenti sottoscrizioni di contratti con i quali i padroni delle navi corsare, prima di prendere il mare, rivolgendosi a quanti trovassero utile investire in quelle spedizioni, prendevano a prestito svariate somme di denaro, istituendo all'uopo delle società "ad partem" mediante le quali la corsa assumeva i connotati di una società commerciale con investimenti di capitali associati<sup>24</sup>.

Correva il 28 ottobre 1437 allorché i catalani Giovanni Pellegrini e Gabriele de Jens e il trapanese Nicola de Ayuto, quest'ultimo "patroneus et dominus cuiusdem suj bergantinj di bancis decem richivuto da Antonio Senis", si presentarono di fronte al notaio Giovanni Formica allo scopo di concordare i patti che avrebbero disciplinato la condotta della missione che si stava allestendo "contra inimicos Serenissimj dominj regis". In quell'occasione il de Ayuto, già da tempo impegnato "ad piratica exercenda" - ambigua dicitura adoperata per indicare tanto chi si dava alla pirateria quanto coloro che erano, a tutti gli effetti, dei corsari - si assunse l'onere di provvedere ad attrezzare la nave dei "remis et aliis corrediis", mentre il Pellegrinj e il de Jens avrebbero partecipato alla costituzione della società anticipando una somma di sei onze per ciascuno. Il bottino sarebbe stato diviso riservandone due parti per il patrono ed una per ognuno ai due finanziatori, ma il Jens, grazie al fatto che fungeva da pilota del suddetto brigantino, avrebbe ricevuto, "per sou pedotagio", la decima parte su tutte le prede che si sarebbero fatte durante il viaggio, tanto in mare quanto in terra come, del resto, contemplava il vigente "iuxta ritu piratarum"<sup>25</sup>.

Perché personale altamente qualificato come quello dei piloti godesse di ulteriori vantaggi nella spartizione degli utili è abbastanza semplice da comprendere, vista l'assoluta necessità, per chiunque volesse intraprendere una spedizione marinara di quel tipo, di assicurarsi i ser-

vigi di ufficiali di rotta dalla cui esperienza e perizia spesso dipendeva la buona riuscita del viaggio. Esperti conoscitori delle vie marine ed in grado, perciò, di evitare le trappole che fondali insidiosi come quelli tunisini e libici, ricchi di secche e scogli a pelo d'acqua, riservavano ad ogni natante, erano uomini di fiducia del proprietario della nave e spesso, nello stipulare il contratto d'ingaggio, pretendevano che le loro decisioni fossero insindacabili per tutti, capitano incluso. Di conseguenza, è comprensibile che la lotta per assicurarsi questi provetti vettori di vascelli fosse serrata e senza esclusioni di colpi. Nel maggio del 1454, infatti, la nave del veneziano Nicolau Miniu attraccò nel porto di Trapani. A bordo vi si trovava il moro tripolino Alcamet che, in qualità d'esperto pilota, era stato ingaggiato a Gerba per condurre il naviglio sino al porto di Bona. Dopo avere subito, in prossimità dell'arcipelago delle Kerkenne, l'attacco e la cattura da parte del corsaro catalano Jacme Tarens, da cui il Miniu si liberò sottoscrivendo un "albarano", una sorta di dichiarazione giurata con la quale uno dei due contraenti si faceva obbligo di pagare all'altro un somma o riscatto preventivamente pattuito, il mercante veneto decise di sospendere il viaggio e volgere la prua verso la Sicilia, approdando, come abbiamo già visto, a Trapani. Il viceré Lope Ximen d'Urrea, informato dei fatti, preso atto dell'alta perizia nautica del marinaio arabo, definito a scanso d'equivoci un "cussi gran pilotu et marina ru", diede ordine alle autorità portuali di Trapani di prenderlo in custodia in attesa di farlo trasferire a Palermo dove sarebbe stato messo a disposizione della marina militare regia<sup>26</sup>.

Ci si chiederà, naturalmente, se investire nella corsa risultava davvero un affare tanto conveniente?

Premesso che non sempre coloro che vi impegnavano soldi, mezzi e fatiche ne percepivano copiosi profitti - come avvenne per Andrea de Buize, il quale, nel settembre del 1444, su richiesta di inferociti creditori, si vide sequestrare la galeotta con la quale si era dato, evidentemente con scarsi risultati, alla corsa<sup>27</sup> - prima di affrontare il problema vorremmo soffermarci sul come, chi e perché avesse interesse ad impegnarsi direttamente, o investendo cifre ragguardevoli, in un'attività rischiosa come quella in questione.

Armare un battello era, nella maggior parte dei casi, impresa tanto delicata quanto costosa, sia per quanto riguardava l'acquisto del natante e dei necessari viveri e armamenti - agli inizi del Quattrocento Gabriele e Simone di Bologna, approntando una galera impegnarono complessiva-

mente 600 fiorini d'Aragona, ossia 60-70 onze di Sicilia, mentre, tre secoli dopo, per allestire una galeotta fu necessario l'esborso di ben 600 onze<sup>28</sup> - quanto per il versamento di una "fianza", fideiussione con la quale alcuni benestanti garantivano alle autorità che il capitano del vascello corsaro si attenesse fedelmente alle prescrizioni contenute nella patente accordatogli, prime tra tutte evitare d'infastidire il naviglio alleato e lo sconfinamento in "lochi proibiti", cauzione che nella seconda metà del XVIII secolo raggiunse la ragguardevole cifra di 200 onze<sup>29</sup>.

Ecco perché coinvolgere nell'impresa facoltosi aristocratici, banchieri e spregiudicati armatori era il tarlo che tormentava ogni capitano di mare che volesse imbastire un simile affare. E quale miglior argomento potevano utilizzare questi uomini di mare per spronare i loro referenti finanziari se non quello di prospettargli la possibilità che ogni investimento avrebbe fruttato loro un guadagno comunque non inferiore ad un tasso d'interesse mediamente calcolato intorno al 27-30 %<sup>30</sup>.

Come avveniva la partizione degli utili? Uno dei metodi seguiti era il contratto "alla fratesca"; all'equipaggio, cioè, spettavano tutti i beni personali e i bagagli trovati a bordo, mentre il resto del bottino, il carico vero e proprio, andava diviso a metà, tolte le spese, fra armatori ed equipaggio<sup>31</sup>.

Diversamente, veniva fissato un salario preciso, la cosiddetta "marinecia", metodologia, perlopiù impiegata nell'ingaggio di personale per viaggi di carattere commerciale, che raramente trovava applicazione in ambito corsaro, come avvenne nel caso dell'arruolamento di 13 marinai che, per un lasso di tempo non superiore ai sei mesi, avrebbero costituito l'equipaggio del brigantino S. Anna, del cui armamento si occupava, nel gennaio del 1678, il trapanese Francesco d'Amato, il quale si impegnava a versare a ciascuno di essi una onza, pagamento che avrebbe dovuto effettuare anche qualora non avesse fatto alcuna preda<sup>32</sup>.

Tuttavia, le forme di compartecipazione alle spese di armamento e quindi ai rischi d'impresa più in voga erano i suddetti contratti "ad partem", disciplinati da vari usi e consuetudini le cui formule davano diritto, sia agli armatori che ai capitani e marinai, alla corresponsione di un'adeguata fetta d'utili. Tra le più comuni, troviamo quella "ad usum maioricorum" e la cosiddetta "terza buscaina".

La prima, utilizzata nei patti stilati tra il già noto d'Amato e la finanziatrice Agata, vedova di Alberto Terilli, prevedeva che ogni quota di compartecipazione alla società determinasse l'impegno finanziario di

un investimento fisso, all'occasione stimato in circa 10 onze, e garantisse a coloro che sovvenzionavano l'impresa il diritto di dare il proprio consenso prima di far vendere o spartire il bottino. All'armatore spettava, comunque, l'onere di fornire le armi pretendendone la restituzione a fine viaggio senza poter chiedere però alcun rimborso qualora, durante la missione, qualcuna di esse fosse risultata inutilizzabile o fosse andata distrutta o guastata<sup>33</sup>.

Per quanto riguarda la divisione degli utili, le usanze maiorchine prevedevano che, qualora si fossero operate delle catture, per prima cosa si sarebbe dovuto provvedere al pagamento del 10 % spettante al pilota, quindi si sarebbe restituito ai finanziatori quanto da loro approntato. Se, al contrario, la consistenza della preda fosse stata inferiore all'ammontare degli investimenti privati, dopo aver pagato la solita quota spettante al pilota, si sarebbe attesa la conclusione della spedizione per mettere all'asta natante, arnesi e residui di viveri e armamento così da poter accumulare il capitale necessario a soddisfare il debito contratto con i creditori. Infine, nell'estrema eventualità che non si fosse riuscito a catturare alcunché, il corsaro, in questo caso il d'Amato, avrebbe provveduto ad onorare gli impegni presi approntando di tasca propria le somme necessarie ad estinguere le pendenze<sup>34</sup>.

Invece, per quanto concerne la "terza buscaina", in uso specialmente presso gli ambienti panteschi e maltesi,<sup>35</sup> prevedeva che le prede venissero divise in tre parti uguali, di cui due spettanti ai finanziatori - che ne percepivano porzioni direttamente proporzionali all'entità dell'investimento fatto - mentre la restante parte veniva spartita tra il capitano e l'intero equipaggio, che aveva però l'obbligo di restituire agli armatori quanto prestato loro al momento di dover intraprendere la navigazione, le cui parti venivano stabilite in relazione all'incarico rivestito sulla nave. In base a queste considerazioni e grazie al ritrovamento di alcuni documenti che fanno esplicito riferimento all'applicazione di questa consuetudine marinara, possiamo renderci conto di quante porzioni spettassero effettivamente a ciascun individuo componente le dotazioni di una galeotta corsara del Settecento, ponendo, al contempo, attenzione a quelle che erano le maestranze e le figure professionali che trovavano posto su di ogni vascello:

9 parti al Capitano, 8 ciascuno allo Scrivano, al Tenente e al Pilota, 6 al Nocchiere e al Capitano di preda, tre ai maestri d'ascia, due ai Calafati, 1 fi - 1/e 1 ai Marinai, a secondo dell'anzianità, mezza ai Mozzi<sup>36</sup>.

Com'era naturale, anche questa consuetudine preservava gli interessi dei finanziatori dal rischio di perdere i loro investimenti prevedendo, in caso di scarsi introiti, la vendita a fine viaggio della nave, con annessi e connessi vettovagliamenti, polveri e armi e in più ingiungeva al capitano di fornire con celerità agli armatori notizie e conteggi "distinti ed autentici" da un notaio sulle spese sostenute per portare a compimento le operazioni d'armamento come sulle prede e sui guadagni percepiti dalla loro vendita<sup>37</sup>.

Finanziatori, armatori e i diretti protagonisti non erano, comunque, i soli beneficiari delle ricadute finanziarie assicurate da questo tipo di attività. Attorno ad essi, oltre ai fornitori delle vettovaglie, armi e mezzi necessari, artigiani e carpentieri che si occupavano della produzione del sartame o della costruzione e riparazione degli scafi e delle vele, ruotava una vasta gamma di notai, procuratori ed esperti di diritto che imbastivano gli incartamenti necessari al conseguimento delle patenti, curavano gli interessi degli armatori e rappresentavano i corsari presso le varie istituzioni - come nel caso del palermitano don Paolo Bonifacio, che nel 1678 fungeva da procuratore del trapanese Vito Campagnolo presso la "Magna Regia Curia et Magni Admiratus e connestabilis huius Sicilie regni" o dei maltesi Agostino Chiappe e Antonio Schembri, inviati nel 1771 a Napoli per conto del solito Bellardello<sup>38</sup>.

Al momento di stipulare i contratti di costituzione delle "societas" corsare, attività di per sé cruenta ove il ritorno in vita a casa non era certo garantito, particolare attenzione veniva posta nell'inserire apposite clausole mediante le quali si stabiliva che qualora uno degli ufficiali o dei marinai, a causa delle ferite riportate in combattimento o in seguito a qualche pernicioso malattia, decedesse durante il viaggio, a beneficiare della parte degli utili ad esso spettante sarebbero stati i congiunti. Queste prescrizioni, in verità, non venivano osservate alla lettera visto che, nel gennaio 1741, Giovanna D'Ancona, vedova di Giuseppe Garzya di Pantelleria, si vide costretta a rivolgersi al trapanese Giuseppe Palmieri pur di obbligare certi gentiluomini trapanesi a versargli quanto spettava al defunto marito perito sulla galeotta di Martino Beltran, sulla quale si era imbarcato in qualità di marinaio, ferito a morte nello scontro verificatosi "in mare mauratinorum" durante la cattura di alcuni natanti barbareschi<sup>39</sup>.

Infine, molti corsari, per quanto efferati e privi di scrupoli, prima di prendere il mare, forse nella speranza di assicurarsi la benevolenza divina, provvedevano a stornare parte del bottino che si sarebbe accumu-

lato in favore di alcune istituzioni religiose, come il santuario della Madonna di Trapani o le chiese dell'Immacolata Signora della Marghina e quella della Madonna di Pantelleria, tempio religioso a cui faceva riferimento la congregazione dei marinai intitolata a S. Maria Assunta di cui si ricordò il pio Bellardello, verso la quale nutriva una particolare devozione, riservandogli sempre una parte dei suoi guadagni<sup>40</sup>.

### **Il XVI secolo: lotta senza quartiere contro i barbareschi e ambiguo atteggiamento delle autorità verso la guerriglia marinara**

Gli inizi del XVI secolo furono funestati da una progressiva recrudescenza della pirateria turca alla quale sempre più massicciamente si affiancarono i cosiddetti barbareschi, cioè gli abitanti della fascia costiera del nord-Africa. Quest'ultimi, azzati dal risentimento dei moriscos, costretti ad abbandonare la penisola iberica a seguito dell'intolleranza inquisitoria della monarchia asburgica, desiderosi di impossessarsi delle colossali rendite derivanti dal pur declinante mercato degli schiavi, di cui i cristiani hanno perduto il privilegio di esser i soli mercanti di uomini, infervorati dalle remunerative e sanguinarie imprese di valenti rais come Khaireddin, meglio conosciuto come Barbarossa, avvalendosi della loro naturale ferocia, della perizia nautica e tecnica apportata dai non pochi rinnegati che ne affollavano le ciurme in cerca di riscatto da una società europea discriminante i più deboli, investiti dalla Sublime Porta da una sorta di legittimazione politico - religiosa, si riversarono sulle sguarnite coste dei nostri litorali seminandovi lutti, devastazioni e, non di rado, persino pestilenze.

Il fenomeno dei rinnegati, del resto, era vecchio di secoli e di certo non attecchiva solo tra i cristiani. In Sicilia è celebre il caso del "mauros sive saracenos" Minerj che, al comando di una fusta di undici banchi, correva su e giù per il canale separante l'isola dal continente africano arrecando non pochi danni e fastidi alla mariniera cristiana, finché un giorno, pressappoco tra il 1443 e il 1444, probabilmente a causa di un improvviso fortunale, fece naufragio presso l'isola di Pantelleria. Catturato e condotto in catene prima a Trapani quindi a Palermo, nell'aprile del '44, pensò bene, assieme al figlio, di abiurare la fede maometta-

na ed abbracciare il credo cristiano. In seguito poté tornare a svolgere la sua vecchia attività, stavolta perseguendo e catturando gli ex correligionari, vendendoli con gran profitto sui mercati degli schiavi delle principali città isolane<sup>41</sup>.

La Sicilia, a lungo nel bel mezzo di queste particolari correnti di traffico, non rimase con le mani in mano. Spia della difficoltà del momento è l'attività legiferante di Carlo V, culminante, dietro sollecite e reiterate suppliche del parlamento isolano, oltre al pattugliamento costiero operato, tra l'autunno e la primavera, da dieci galere militari e al rioridino, condotto su iniziativa del viceré Monteleone, dei posti di guardia e delle vecchie torri d'avvistamento e segnalazione approntate sin dai tempi di re Martino, nella promulgazione di una Prammatica (11 giugno 1531) contenente varie agevolazioni per gli eventuali armatori che volessero "salir en corso"<sup>42</sup>.

Queste nuove agevolazioni, ancor più necessarie in quanto la cattiva congiuntura abbattutasi sull'agricoltura siciliana aveva costretto la monarchia a sospendere l'esenzione del grano per il biscotto,<sup>43</sup> attirarono l'interesse ancora una volta di messinesi e trapanesi, specialmente di liparesi, i quali già di per sé usufruivano di particolari privilegi. Infatti, lo stesso imperatore, nel 1549, accordò agli abitanti dell'arcipelago delle Eolie la facoltà di poter trattenere per sé la metà degli schiavi catturati. Va da sé che il resto doveva esser ceduto alla corte, ed in seguito, precisamente nel 1612, il viceré d'Ossuna lasciò loro l'intero bottino<sup>44</sup>.

Naturalmente, prima e dopo la promulgazione della citata prammatica, non difettano mica le notizie su corsari originari di altre città dell'isola: a Siracusa, il 19 settembre 1520, gli ufficiali cittadini consegnarono a Francesco Lull, discendente di una vecchia ed onorata casata di valenti uomini di mare, perché armasse il suo galeone, col quale si apprestava a salpare per combattere contro gli infedeli, alcune bombarde di ferro specificando che, qualora non avesse potuto restituire l'armamento sarebbe stato costretto a versare alla città quarantacinque onze<sup>45</sup>.

A Catania, quattro anni dopo, i fratelli Giovanni e Tommaso de Caro, eredi di quel Giovanni che il secolo prima teneva a Trapani una galera posta alternativamente al servizio del re e alla personale ricerca di facili prede, operano nell'Egeo con la nave il cui nome è già tutto un programma, "Cacciadiavoli"<sup>46</sup>.

Chiusa con la battaglia di Lepanto la cosiddetta "fase eroica", la corsa assunse carattere prettamente commerciale. Ormai le rivalità mer-

cantili si intrecciavano con le lotte religiose e le pretese politiche, e se le vittime predestinate continuavano ad essere turchi e mercanti ebrei, non si disdegnavano i facili bottini rappresentati dalle navi mercantili delle varie nazioni europee, convogli veneziani in testa. In un clima di hobbesiana "bellum omnium contra omnes", la guerra marittima perdetta l'imprimatur ideologico che l'aveva precedentemente caratterizzata assumendo i crismi di un sistema di rapina poggiante su solide motivazioni politico - sociali e provvisto di leggi e codici ben precisi.

Palermo e Messina divennero gangli nevralgici delle imprese levantine, mentre Trapani è insopprimibile punto di riferimento per le incursioni nella vicina Barberia. Ancora una volta sono le parole del Braudel a far luce sulla realtà siciliana del tempo, difatti leggiamo:

"In Sicilia tutto uno sciame di corsari comincia a dirigersi verso il Levante già prima del 1574 (presa di Tunisi da parte degli spagnoli). Alcuni celebri: Filippo Corona, Giovanni d'Orta, Jacopo Calvo, Giulio Battista Corvaia e Pietro Corvaia, presenti a Lepanto con alcuni altri, e specialmente lo straordinario Cesare Rizzo, specialista nelle ricognizioni nel Levante: dalla battaglia di Lepanto cui assisterà con la sua fregatina leggera, impennacchiata di vele, riporterà come trofeo alla cappella di Santa Maria della Grazia, nella parrocchia di S. Nicolò alla Kalsa a Messina, una campana, l'anno prima i Turchi "havian prisso a l' isola di Cipro". E vi sono ben altri nomi, come quello di Filippo Canadas, famoso corsaro, che nel 1588 comandava una delle galeotte corsare, Pedro de Leyva, generale delle galere di Sicilia, anche lui predatore di navi veneziane<sup>47</sup>.

I danni che quello "sciame" di ladroni, a cui vanno aggiunte le galeotte del messinese Antonio Bruno e dei palermitani Antonio de Olivo e Giacomo Caxinello<sup>48</sup>, arrecava al commercio veneto erano tanto rilevanti da indurre la Serenissima a violente proteste presso la corte dell'Escorial. Rimostranze risultate poco più che inutili dato che, sebbene Filippo II nel 1578 si fosse risolto ad interdire la pirateria, a Napoli come a Palermo privati cittadini e gli stessi vicerè continuavano il loro fruttuoso traffico, dal quale percepivano la metà del bottino, come testimonia il fatto che il 6 settembre 1559, in vista della partenza da Palermo della galera regia "Aquila" carica di viveri, munizioni e medicinali destinati ad appianare le scorte del forte di Tripoli, caposaldo dell'ordine militare di San Giovanni, il vicerè decise di inviargli come scorta le galeotte che aveva personalmente destinato alle scorta<sup>49</sup>.



L'intervento diretto delle istituzioni statali nell'organizzazione di missione corsare rappresenta la novità caratterizzante lo sviluppo della corsa nel 500'. Divenuta ben presto una vera e propria consuetudine, registrò la partecipazione dei vicerè napoletani e palermitani, i quali mascheravano la loro sete di guadagno con la scusa di voler assicurare all'isola un'adeguata difesa dalle scorribande corsare, tutt'altro che rare visto che nel 1582 s'istituì una tassa di due grani su ogni salma di grano che fosse esportata dal caricatore di Termini allo scopo di raggranellare 200 onze da impiegare in riparazioni e rafforzamenti del circuito difensivo termitano, lavori da condursi con una certa urgenza a causa dell'incombente pericolo rappresentato dai corsari più volte segnalati in quelle acque<sup>50</sup>.

Neppure le drastiche contro misure adottate dal Senato veneziano valsero a raffreddare le brame dei corsari siciliani. Infatti, nonostante fin dalla prima metà del cinquecento un tale frate Filippo, corsaro siciliano fosse stato tratto prigioniero in Egeo dalle galere venete di Cristoforo Canale e, nel maggio del 1588, il capitano della guardia di Candia avesse catturato, in vicinanza delle isole di Zante e Cefalonia, una goletta siciliana, il cui equipaggio finì impiccato ai pennoni ed il corsaro, cugino del maggiordomo del vicerè, decapitato, i corsari isolani divennero sempre più audaci<sup>51</sup>.

Tuttavia, l'episodio sembrò suggerire ai vicerè, vigili sulle gravi implicazioni di carattere politico - militare che inevitabilmente le azioni corsare comportavano, l'opportunità di ricorrere ad un regolamento del fenomeno; perciò si succedettero periodicamente emissioni di bandi aventi lo scopo di tenere in qualche modo sotto controllo questa guerra non dichiarata. Interessante a questo proposito è un bando di Enrico di Guzman, conte d' Olivares e vicerè di Sicilia negli anni 1585 - 1591, che, preoccupato della smodata proliferazione di corsari siciliani, ingiungeva a chiunque volesse armare un qualsiasi tipo di natante la necessità di attendere prima di prendere la via del mare, che l'ufficio della Real Segreteria, subentrata da qualche decennio all'Ammiragliato nel rilascio e gestione delle autorizzazioni corsare, producesse le opportune licenze. Chi avesse contravvenuto in alcun modo a quelle prescrizioni, sarebbe incorso "ipso modo et ipso facto in pena di remigare per anni dieci in le regie galere et assendo nobili in pena di deportatione et in pena di scudi milli applicandi ad opere pie"<sup>52</sup>.

Anche queste precauzioni risultano vane. Era appena il 1595 quan-

do le congiunte galere di Napoli e Sicilia assalirono la città greca di Patrasso riportando in patria un bottino tanto ingente da convincere il duca di Maqueda, Bernardino de Cardenas, vicerè di Sicilia, ad armare prima una galeotta, quindi, entusiasta dei lauti cespiti facilmente ricavati, due galeoni rispettivamente denominati *Leone d'oro* e *Leone d'argento*, i quali, fin dal primo viaggio, fecero cospicue prede<sup>53</sup>.

Neppure la morte del Maqueda - sopraggiunta, a detta del La Duca, a causa di un epidemia di peste scoppiata in seguito all'arrivo a Palermo di due bertonni carichi di prede strappate ai barbareschi - e le rinnovate proibizioni provenienti da Madrid arrestano il fenomeno inducendo la repubblica di San Marco ad accusare il neo viceré Lorenzo Suarez Fiqueroa y Cordoba, duca di Ferra, di celare gli ordini regi imponenti la cessazione delle attività corsare. E, ad onor del vero, l'accusa non doveva essere infondata, visto che il Ferra aveva personalmente armato alcuni vascelli<sup>54</sup>.

### **Tra Seicento e Settecento. Nuovo impulso all'iniziativa privata. Protagonisti e composizione delle flotte corsare, i contatti con Malta**

L'indifferenza delle maggiori potenze europee, troppo prese dai loro calcoli politici e divise dalle immancabili gelosie per potere prendere in seria considerazione l'eventualità di stringere un'alleanza militare in grado di convincere i potentati maghrebini a venire a più miti consigli, consentirono ai corsari di fede islamica di continuare a prosperare a danno delle popolazioni rivierasche cristiane. Così, ben presto si profilò un nuovo pericolo, per la corsa come per i lidi siciliani, molto più consistente delle sfuriate veneziane. Difatti, sin dagli albori del nuovo secolo, nonostante i calcoli che, tra il 1603 - 1604, i corsari siciliani abbiano arrecato all'economia veneziana danni per otto milioni di zecchini d'oro, la crescente presenza di pirati nordici e la susseguente introduzione di vascelli "tondi" (ad esempio bertonni e galeoni), più maneggevoli, superiori per stazza ed artiglieria ed in grado di reggere meglio la avverse condizioni atmosferiche di quanto non accadesse per le sguscianti imbarcazioni "sottili" quali galere e sagitte, ridussero il raggio di azione della pur agguerrita schiera di avventurieri nostrani.

La Sicilia, nel frattempo, oltre al ritorno di fiamma delle incursioni barbaresche, divenute, per i sopracitati motivi, frequenti anche durante le

stagioni di mare grosso, subiva i nefasti influssi della pessima congiuntura politico - economico che affliggeva il sistema produttivo e sociale spagnolo, sofferente a causa di un interminabile sequenza di conflitti bellici diversi per natura, motivazione e dislocazione geografica, nei quali sempre più spesso la corona d'Asburgo, per ragioni di prestigio, si lasciò coinvolgere con evidente, colpevole miopia<sup>55</sup>.

La perdurante stagione bellica che sconvolse l'Europa per quasi tutto il secolo aggravò ulteriormente l'insicurezza delle rotte commerciali visto che nel Mediterraneo, oltre alle solite conoscenze corsare, si aggiunsero navigli pirata di provenienza francese (in particolar modo marsigliese), olandese, britannica, e altre ancora. La marina militare siciliana, di cui comunque conserviamo testimonianze di audaci imprese, come quelle compiute nel Levante e in Adriatico dalle navi armate dal viceré d'Ossunta tra il 1611 e il 1618<sup>56</sup>, mostrò drammaticamente segni di stanchezza e mancanza di ricambio, deficienze che costrinsero la corte di Madrid, che ancora nel primo ventennio del secolo, incalzata dalle ricorrenti lagnanze veneziane, era intervenuta a più riprese per frenare la rapacità dei suoi sudditi, a cambiare indirizzo invogliando i privati a investire nella corsa in modo di assicurare almeno un barlume di sicurezza ai trasporti e all'incolumità di coste e abitanti<sup>57</sup>.

La risposta degli ambienti marinari e finanziari siciliani non si fece attendere, visto che, dall'analisi dei dati fornitici dal rilascio da parte istituzionale delle necessarie autorizzazioni - patenti che inizialmente avevano scadenze biennale, durata dimezzatasi sul finir del secolo - e dai principali dell'isola, siamo a conoscenza di centosessanta presenze corsare, per 2/3 d'origine siciliana, mentre non mancano le presenze straniere, su tutte quelle iberiche, ma anche greche e maltesi.

E' accertato che gli avversari erano i soliti, acerrimi nemici turchi e barbareschi, a cui, temporaneamente e in raccordo a quanto richiedeva la generale situazione politico - militare, si aggiunsero inglesi, olandesi e francesi, la cui presenza commerciale *in loco* forniva ai corsari nostrani piena legittimazione e ulteriore motivo di profitto. Riportiamo qui analisi dettagliata della provenienza geografica degli intestatari delle patenti: