

CONTRIBUTI

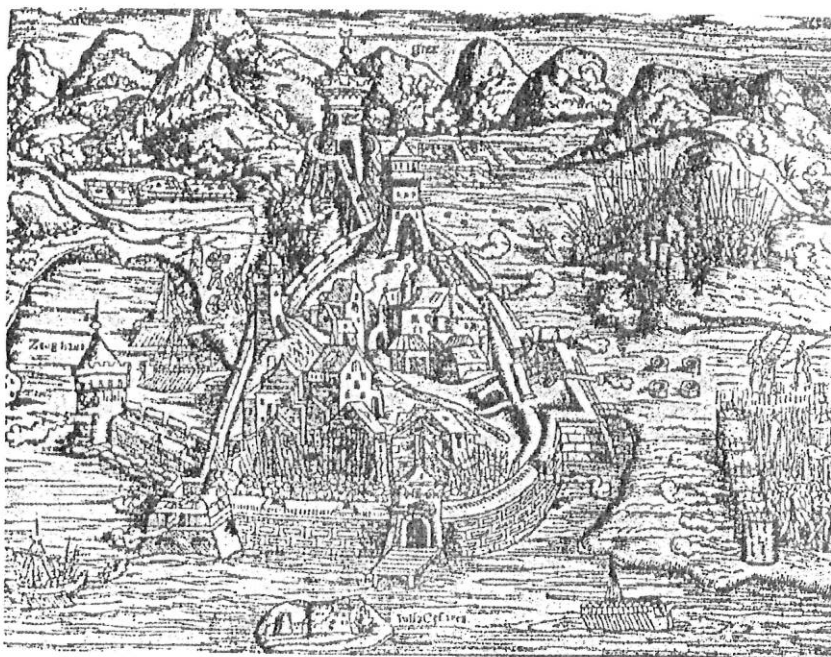
La guerra di corsa
nel Mediterraneo

di Flavio Russo

Quali sono le premesse storiche della soggezione di Ustica ai corsari nordafricani nei secoli tra il 1500 e il 1800? Soggezione che, come ben sappiamo, ebbe tragiche conseguenze per gli ultimi colonizzatori della nostra Isola nella seconda metà del 1700. Lo spiega in queste pagine l'ingegner Flavio Russo, dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito. Quella che segue è una sintesi della prolusione che lo studioso ha pronunciato nella giornata di presentazione del Centro Studi e Documentazione Isola di Ustica (vedere l'articolo in 1.a pagina). Il testo è stato diviso in due parti. La prima tratta delle generalità della guerra di corsa nel Mediterraneo. La seconda parte (che pubblicheremo nel prossimo numero della nostra Newsletter) tratterà il caso specifico di Ustica. Sullo stesso argomento l'ing. Flavio Russo ha da poco pubblicato l'opera in due volumi "Guerra di Corsa, ragguaglio storico sulle principali incursioni turco-barbaresche in Italia e sulla sorte dei deportati tra il XVI e il XIX secolo", edita dallo Stato Maggiore dell'Esercito. Ad essa dedicheremo una specifica recensione in una prossima Newsletter.

La pirateria nel Mediterraneo risale a tempi immemorabili. Basti pensare che lo stesso Giulio Cesare fu catturato dai pirati. La pirateria si trasformò in "guerra di corsa" quando la sua attività fu utilizzata contro il nemico dalle potenze che miravano al controllo del Mediterraneo, per lunghi secoli unica via di comunicazione tra i popoli che vivevano sulle sue coste.

La fulminea esplosione islamica avvenuta dopo la morte di Maometto, nel 632, determinò la frammentazione dell'identità culturale e politica costruita dall'impero romano intorno al Mediterraneo, che divenne teatro di combattimento tra lo schieramento cristiano e quello musulmano. Etimologicamente la parola



Algeri del '500, covo di corsari

"corsa" deriva dalla voce verbale greca "Kurseuo": saccheggio, predo, catturo bottino. "Kurseuo", "Guerra di corsa" fu termine utilizzato dai militari bizantini per designare la modalità combattiva delle imbarcazioni arabe che razziavano i mercantili imperiali e le comunità sulle coste che producevano la disponibilità di merci e di uomini da vendere sui mercati.

La cacciata dei "mori" dalla Spagna nel 1492 diede inizio ad una guerra spietata tra il mondo musulmano e quello cattolico. L'accordo del pirata Barbarossa, che controllava una vasta fascia del costa barbaresca, col sultano Maometto II, sancì nel 1520 l'influenza turca, che scaturì nella costituzione del Protettorato di Algeri e poi di Tunisi e di Tripoli. Ma la vittoria cristiana di Lepanto nel 1571 e quella musulmana della Prevesa nel 1574 misero fine ai grandi scontri navali tra i due blocchi del Mediterraneo, spagnolo e turco. Da allora la corsa divenne scontro senza quartiere e senza tregua. Durante il periodo estivo, da aprile ai primi di ottobre, i predoni razziavano impunemente sui mari e sulle coste. Il Maghreb, la costa del Levante, divenne il covo dei corsari; Tunisi, Tripoli e Algeri le capitali del commercio delle merci razziolate e degli schiavi. Per la verità non mancarono corsari cristiani: gli Ordini dei Cavalieri di Malta e dei Cavalieri di S. Stefano, operando in maniera identica, condussero un'a-

zione di repressione e di contro-corsa. Né mancarono mercati in terre cristiane: Livorno era, infatti, il mercato ricco di merci depredate e una delle centrali delle trattative per la liberazione e lo scambio di schiavi. E non di rado le potenze europee canalizzarono gli insulti della corsa nelle loro faide. In particolare la Francia, nel XVI secolo, per indebolire la Spagna agevolò cinicamente il sinistro operare delle razzie turco-barbaresche: per la storia fu "l'empia alleanza"; per le rive della Penisola la materializzazione dell'inferno.

Le motivazioni e le modalità di conduzione della guerra di corsa in epoca moderna sono ben documentate dalla straordinaria abbondanza di fonti. Essendo la rete viaria terrestre carente ed onerosa la sua manutenzione, nonché lenti ed esposti ai più svariati perigli i trasporti su ruota, il Mediterraneo divenne la via commerciale per antonomasia. Assalire quindi le imbarcazioni fu non solo un'azione piratesca, ma assunse anche una valenza strategica e militare.

In un conflitto tra potenze rivierasche il dominio del mare è legato alle reali capacità di difendere il proprio commercio ed al contempo distruggere quello dell'avversario previo annientamento della opposta flotta da guerra. E' l'equivalente dell'assedio medievale, mirando a costringere il nemico all'assoluta indigenza.

Sotto il profilo operativo, per raggiungere la vittoria basterebbe riu-

nire la propria flotta per spazzare il mare dalle unità da guerra nemiche; ma nel contempo, dovendo proteggere i propri mercantili, occorre disperdere le unità militari al loro seguito. Ma le due azioni originano una insormontabile antinomia infranta dalla procedura di combattimento della guerra di corsa. Essa va riguardata come una forma di belligeranza irregolare, condotta da unità navali simili a quelle militari, ma armate e comandate da privati, che ne erano anche proprietari: i tristemente celebri corsari o, nella dizione musulmana, i "rais". Riconosciuti giuridicamente da uno stato o da coalizioni di stati, i rais aggredivano i nemici, razziandone i commerci marittimi e persino gli abitanti lungo le coste. In tal modo il corsaro, che non aveva alcun movente ideologico o politico, si cimentava con l'unico scopo del proprio arricchimento e nel contempo agiva in conformità agli obiettivi della potenza che lo legittimava.

Con uno stillicidio di violenze indiscriminate, giocando sul fattore sorpresa e sull'insidia, abbordando e catturando i mercantili, spesso sotto falsa bandiera, e dileguandosi subito dopo, il corsaro riusciva in pratica a stroncare la navigazione commerciale dell'opposta fazione. Depredandone le coste col terrore indotto nelle popolazioni, provocava la desertificazione e l'abbandono della parte più fertile del territorio, imponendo, per di più, l'onere della diuturna sorveglianza.

In conclusione il corsaro razziava come un volgare pirata il quale, non essendo riconosciuto da alcuno stato, era un fuorilegge; e nel contempo, colpendo esclusivamente una sola compagine, originava esiti strategici analoghi a quelli prodotti da azioni militari regolari. Non gravando sui bilanci dello stato legittimante, ne otteneva ampie agevolazioni logistiche e diplomatiche. Da qui il paradosso aberrante della guerra di corsa: il crimine assurgeva a imprenditoria sostenuta dagli stessi stati colpiti dal flagello. Merci e prede venivano venduti alle stesse vittime e rimessi in circolo, paradossalmente alimentando il perpetuarsi dell'attività dei predoni. E quell'immensa trama di scambi, equiparabile ad una sorta di riciclaggio di acquisizioni commerciali, matura la sostanziale accettazione della guerra di corsa, almeno nell'uni-

verso Mediterraneo. Nel suo ristretto ambito infatti nessuno, cristiano o musulmano, al di là della semplice riprovazione di maniera, ne fu attivamente e coerentemente avverso: l'abiezione della corsa veniva riguardata come uno dei tanti incerti del mare, al pari delle tempeste! Non a caso la prioritaria finalità degli ordini religiosi operanti in terra barbaresca era la salvezza delle anime degli schiavi, più che il loro riscatto.

L'abominio corsaro prosperò anche per un'anomalia del tutto specifica del Regno di Napoli, che divenne vittima per antonomasia e conseguentemente causa dell'avvio della difesa costiera.

Il Mezzogiorno e la Sicilia in particolare avevano fornito sin dall'alto medioevo il grano al nordafrica con reciproca soddisfazione e senza recriminazioni circa le divergenze religiose. La cacciata dei mori dalla Spagna fu seguita anche dal rifiuto di esportazione di grano verso il Maghreb.

Due ordini di motivazioni sembrano potersi individuare alla base del reiterato diniego di esportazione del grano verso il Meghreb, entrambi di natura strategica. Da un lato privare il nemico di quell'indispensabile apporto alimentare, ed in particolare della varietà "a lunga conservazione"; dall'altro la necessità di farne incetta nei limiti delle disponibilità per gli innumerevoli presidi imperiali.

Le conseguenze però non si fecero attendere: quanto vietato per via commerciale legittima, divenne il ricercato bottino dei razziatori del mare, per gli alti profitti ricavabili e per la costante domanda inevasa. Centri di produzione, magazzini di stoccaggio, porti caricatori e soprattutto mercantili in navigazione, assursero a bersaglio prediletto dei corsari per la facilità della cattura e per la remuneratività della preda, dovunque e comunque sempre richiestissima. Per Napoli l'esplosione della caccia rappresentò l'esordio di un dramma immenso, che coinvolse non solo i suoi lavoratori del mare, ma l'intera catena produttiva connessa al cereale, finendo per assurgere a problema strategico di primaria rilevanza.

L'epilogo dell'aggressione islamica sia militare sia corsara, generò due distinti livelli di minaccia per nulla compatibili tra loro ai fini neutralizzativi. La spinta invasiva, la prima manifestazione e forse la

più temibile sotto il profilo della sicurezza nazionale, potendosi attuare soltanto in una ristrettissima collocazione geomorfologica, richiedeva un limitato numero di fortificazioni di vaste dimensioni e capacità ricettive, sostanzialmente indipendenti tra loro.

La minaccia corsara, invece, la seconda manifestazione, certamente la più temuta a livello sociale, estrinsecandosi in ogni punto del perimetro marittimo, e colpendo ogni abitato appena carente di difesa, richiedeva a sua volta una innumerevole teoria di piccoli caposaldi autosufficienti, di modestissime dimensioni e di insignificante presidio ma tra loro cooperanti.

La resistenza globale sarebbe, in ultima analisi, scaturita dalla concomitante tenuta dei due sistemi, certamente interdipendenti ma per nulla interscambiabili, e comunque ciascuno suscettibile di specifici ambiti operativi propri. Il che tradotto in termini pratici supposeva la non invulnerabilità assoluta dei singoli stati preunitari con frontiere marittime, ma semplicemente il contenimento della duplice minaccia entro livelli compatibili con la sopravvivenza civile ed istituzionale. Insensato pertanto aspettarsi dalle fortificazioni costiere d'entrambe le tipologie, la eliminazione degli insulti criminali, ma logico invece individuare nella loro prestazione lo stabilizzarsi del fenomeno delinquenziale, in margini sopportabili per il quotidiano vivere.

Si legge spesso, anche in testi eminentemente militari, che una determinata linea difensiva-costiera o interna supportata da opere fortificate, sia stata sfondata, scavalcata annientata, dopo una resistenza protrattasi per alcune, ore, giorni o mesi, stupendosi di quell'esito. Sembrerebbe cioè che una siffatta struttura avrebbe dovuto poter sostenere a tempo indeterminato, qualsiasi pressione d'attacco.

La fortificazione, proprio per i suoi costi e per la sua finalità è sorta, su di un preciso progetto d'intenti, con rigidissimi parametri da soddisfare, primo fra tutti quello del tempo di resistenza in opposizione ad un ben determinato nemico, che, essendo tradizionalmente noto, è altrettanto abitualmente definito nelle sue potenzialità offensive.

L'errore più comune in cui cadono queste analisi consiste nella tendenza a valutare i sistemi difensivi

in termini assoluti. I sistemi difensivi, invece andrebbero valutati in termini relativi, e il costo dei mezzi andrebbe confrontato con i suoi effetti militari. Inoltre, il valore di un sistema difensivo va stimato in base al tipo di pericolo a cui deve opporsi. Un sistema può essere più efficace contro i pericoli "a bassa intensità" (infiltrazioni, incursioni di sorpresa con sganciamento immediato), un altro, invece, può esserlo contro i più gravi pericoli d'invasione. Ognuno va valutato in base al caso specifico, poiché i sistemi difensivi normalmente sono intesi a fornire una barriera definita solo contro un particolare tipo di pericolo, mentre assorbono, sviano o al massimo lasciano filtrare altri pericoli, la cui intensità è maggiore o minore rispetto a quella del pericolo contro i quali è stato appositamente studiato il sistema stesso.

E' talmente basilare questo dimensionamento che, lungo le marine italiane a partire dal tramonto del medioevo, si riscontrano ben due diversi sistemi di fortificazioni costiere. Ad una miriade di torri, contigualmente invisibili, strutturate per l'impiego di artiglierie leggere navali, ciascuna presidiata da due o tre uomini, si delegò la difesa anticorsara. Il loro intervento balistico e di allarme ottico ed acustico sventò per circa tre secoli, i raid corsari turco-barbareschi finalizzati alla cattura di mercantili e di inermi abitanti. Frammiste a quelle si eressero, spesso mutuandole da un passato più o meno remoto ed adeguandole ai nuovi standard architettonici militari, decine di piazzeforti marittime, altrettanti scali per le flotte da guerra e per quelle commerciali. Pesantemente fortificate ed armate sia verso terra che verso il mare, riuscirono con la loro deterrenza e meno frequentemente con la loro azione a frustrare le velleità invasive ottomane. La loro resistenza fornì sovente il tempo necessario agli squadroni di cavalleria di sopraggiungere e di schiacciare gli aggressori fra le loro lance e le massicce mura ancora inviolate: per l'intervallo storico in questione significò mediamente 4-5 giorni al massimo. Ma entrambi i sistemi, anticorsaro ed antinvasivo, ebbero anche funeste debolezze. Per tale motivo le incursioni non si stornarono mai completamente, dando così la sensazione, scorrendo le cronache locali, di

assoluta inutilità dei ricordati sistemi, se non di connivenza dei progettisti con truffaldini appaltatori e dei difensori con i corsari.

L'abnorme protrarsi della corsa finì per ritorcersi, alla lunga, contro gli interessi dei suoi fautori. I dispositivi difensivi rapidamente attivati, e gradatamente perfezionati, pur non relegando gli insulti corsari ad un trascurabile livello, ne decurtarono pesantemente la virulenza, accentuando per giunta l'evoluzione tecnologica militare occidentale. Non a caso, da un certo momento in poi, lo stesso gran sultano tentò vanamente di ricondurre all'obbedienza, almeno formale, i suoi corsari barbareschi, intuendo il crescendo inostenibile della reazione degli stati europei, i cui armamenti ormai surclassavano abbondantemente quelli ottomani. Fu inutile, ed alla fine la violenza annientò quei covi di violenza, generando a sua volta uno strascico di abiezioni e di atrocità che ancora insanguina la sponda nordafricana ed in particolare la terribile Algeri. E' sensato presumere che la permanenza della prassi corsara nell'ambito mediterraneo, va ascritta all'impossibilità ormai instauratasi, proprio nelle economie e nelle strutture sociali articolatesi e sviluppatesi alle sue spalle, di sopravvivere in sua assenza.

Nel contesto in esame, le città corsare nordafricane divennero in breve tempo, per l'eccezionale remuneratività del crimine, talmente dipendenti da esso che la sia pur minima contrazione delle prede lasciava prefigurare l'imminente tracollo economico.

La reiterazione incessante delle aggressioni si impose a quel punto

con valenza autonoma, priva di qualsiasi regolamentazione e di sudditanza formale persino di matrice corsara, oltre quella meramente mercantile. In breve l'intrecciarsi di interessi più o meno perversi e abietti indotti dalla corsa non coinvolse la sola fazione promotrice, ma dilagò all'opposta. Il che paradossalmente trasformò, lentamente ma inesorabilmente, il corsaro da spietato carnefice in patetica vittima.

Mancando alternative percorribili e crescendo l'ammontare degli oneri connessi con il moderno allestimento delle unità navali, cresceva parallelamente l'esposizione economica verso i fornitori. E provenendo i materiali grezzi, le attrezzature e le armi dall'occidente, una montante massa monetaria originata dalla corsa rientrò in Europa che costituì già dalla metà del XVII secolo la massima beneficiaria del protrarsi della tragedia. Verso la conclusione del millenario flagello il corsaro può riguardarsi come un vero e proprio manovale del crimine organizzato internazionale, la cui precipua capacità è la naturale propensione delinquenziale, mantenuta operativa dalle pressioni economiche occidentali e da quelle, non meno abiette, della domanda schiavistica musulmana.

Se i proventi economici, in buona parte, rientravano non così può ricavarsi per la massa dei catturati che, giova ricordarlo, per i tre secoli in esame raggiunsero la cifra di circa 2.000.000 di individui nella stragrande maggioranza italiani e di cui appena il 15-20% poté essere riscattato.

La speranza di vita di questi disgraziati costituì l'energia motrice di quella mostruosa macchina. Il perché del flagello può rintracciarsi, nella pregnante esigenza del mondo musulmano di mano d'opera servile. La stragrande maggioranza delle arcaiche economie musulmane, infatti, insistevano sullo sfruttamento intensivo della schiavitù sia come forza lavoro, sia non ultimo per la poligamia, tanto più che il dettato coranico considerava con grande tolleranza quella inumana istituzione. Anzi non di rado viene in essa individuata una inusitata potenzialità positiva, poiché suo tramite tornava possibile la conversione all'Islam di individui non altrimenti coercibili, nella fattispecie i più deboli, quali i bambini e le donne.

Flavio Russo



Il temibile corsaro Barbarossa