

Ignazio Cavarretta
Eletta Revelli

Pirati

Dalle origini ai nostri giorni, dai Caraibi alla Somalia



Indice

I luoghi comuni della pirateria	pag.	9
La geografia dei pirati	pag.	25
Le navi dei pirati	pag.	47
La pirateria antica: fenici, greci ed etruschi	pag.	63
I pirati del Mediterraneo	pag.	71
I pirati d'acqua dolce	pag.	127
I Fratelli della Costa	pag.	139
I pirati delle guerre mondiali	pag.	163
I pirati di oggi	pag.	173
Appendice	pag.	189

© 2009 Nutrimenti srl

Prima edizione maggio 2009

www.nutrimenti.net

via Marco Aurelio, 44 – 00184 Roma

Illustrazione pag. 14: © North Wind Picture Archives

Illustrazione pag. 16 (sinistra): courtesy of the National Library of Ireland

Foto pag. 22: per gentile concessione di Claudio Mustacchi

La casa editrice rimane a disposizione di chiunque possa rivendicare i diritti delle immagini per le quali non è stato indicato il copyright

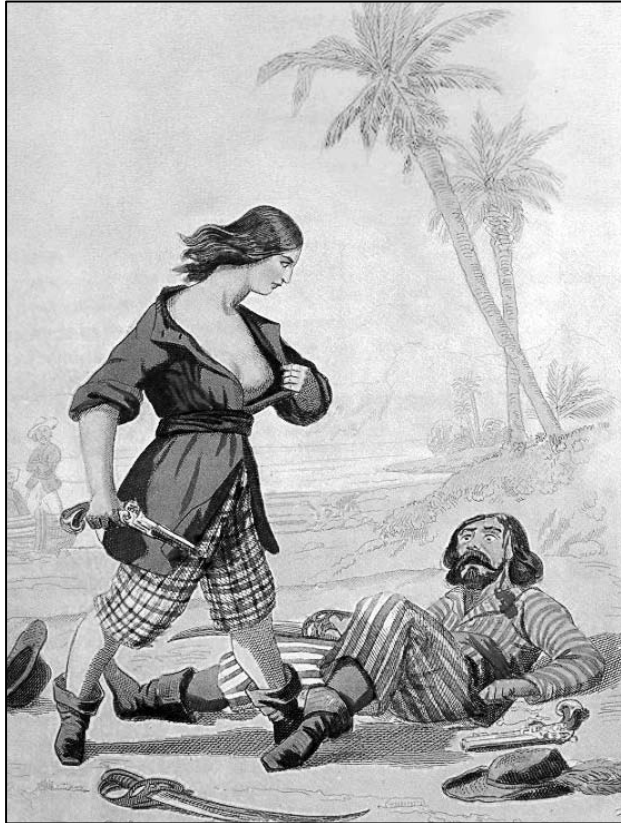
Art director: Ada Carpi

ISBN 978-88-95842-27-1

Hostis humani generis
(nemici del genere umano)

Marco Tullio Cicerone, ai pirati del suo tempo

I luoghi comuni della pirateria



Mary Read svela il suo segreto mentre uccide un pirata per difendere il suo amante (disegno di Alexandre Debelle).

Un veliero di legno naviga all'orizzonte, una bandiera nera con un teschio e due ossa incrociate sovrasta la poppa della nave, il comandante si muove rapido sulla coperta e impartisce ordini all'equipaggio: sguardo spiritato, due lunghi e sottili baffi neri, un cappello con una piuma vaporosa sulla testa. Avvolto in una giacca rossa, quest'uomo impugna con la mano destra una spada mentre al posto della sinistra c'è un... uncino.

Barbe incolte, orecchini, qualche gamba di legno, cicatrici e tatuaggi sul volto e sul corpo, ecco come si presentano i suoi uomini. Armati fino ai denti con pugnali, spade, pistole e coltelli, aspettano un ordine del loro comandante per arrembare il galeone spagnolo a tribordo.

Difficile non riconoscere in questa descrizione le gesta del celebre Capitan Uncino e del suo equipaggio di pirati raccontate nel film *Peter Pan* di Walt Disney (1953) o in *Hook – Capitan Uncino* di Steven Spielberg (1991).

Nel Novecento, la cinematografia europea e statunitense si è impegnata nella produzione di film sulla pirateria, molto spesso ispirandosi a grandi autori della letteratura, primi fra tutti Robert Louis Stevenson con *L'isola del tesoro* ed Emilio Salgari con *Il corsaro nero*, opere che hanno fatto sognare migliaia di adolescenti.

Purtroppo nelle pellicole prodotte non sono sempre state rispettate le realtà storiche della pirateria e l'attenzione si è focalizzata sugli aspetti più 'romantici e cavallereschi' della figura del pirata. In particolare negli ultimi anni, la Disney ha rilanciato l'epopea dei predoni di mare con la saga *Pirati dei Caraibi* riscuotendo un grande successo di pubblico; c'è da dire che anche in questa nuova produzione la storia si è mantenuta ben lontano dalla realtà, come alcuni studiosi dell'argomento hanno evidenziato. In particolare Anna Spinelli, docente all'Università di Bologna, che nel suo testo *Tra l'inferno e il mare. Breve storia economica e sociale della pirateria* definisce la prima pellicola di questa saga come "legata al mondo dei videogiochi e avulsa da ogni realtà".

Ci amareggia verificare come gesta, ragioni e origini di questo fenomeno storico vengano continuamente travisate e come questi film abbiano contribuito a fortificare molti luoghi comuni legati al mondo della pirateria. L'immaginario collettivo, infatti, così descrive la mitica figura del pirata: anni di navigazione lungo i tropici lo hanno reso un abile marinaio, continue e feroci battaglie hanno lasciato segni sul suo corpo e lo hanno trasformato in un impavido spadaccino. Il più delle volte questo personaggio viene visto romanticamente come un eroe e molti sono i giovani di oggi che, infiammati da film di moda, si immedesimano nei pirati e sognano avventure su velieri nei mari caldi del pianeta.

In tal modo il mito del pirata viene avvolto in una fitta rete di luoghi comuni che ben poco hanno a che fare con la realtà storica.

In primis, il nome. La parola 'pirata' viene di norma utilizzata in ogni contesto dimenticando l'esistenza di termini più appropriati per definire questi avventurieri in base all'epoca storica o alla zona geografica in cui sono vissuti.

Il *Dizionario Garzanti* riporta che 'pirata' deriva dal greco *peiratés* e indica "chi pratica la pirateria", quest'ultima intesa come "esercizio della navigazione col fine della depredazione e del lucro privato (distinto perciò dalla guerra di corsa), le cui origini si collegano allo sviluppo dei traffici sul Mediterraneo e che dal diciottesimo secolo è per lo più confinato ai mari dell'Estremo Oriente".

A parte i riferimenti storici e geografici sui quali non possiamo essere d'accordo, la definizione del Garzanti ben descrive il pirata come un predone dei mari, un delinquente e ladro che si arricchisce a spese degli altri naviganti.

Molto diverso è invece il corsaro che rappresenta il "comandante di una nave pirata autorizzato dal proprio Stato ad attaccare bastimenti nemici" e la cui etimologia deriva dal latino medioevale *cursariu(m)*, derivazione di *cursus*, viaggio per mare. Egli è in pratica un 'pirata legale' poiché è stato insignito di questo ruolo da qualche sovrano a cui dovrà riportare parte delle ingenti ricchezze catturate ai mercantili nemici durante la 'guerra di corsa'.

Molto divertente la versione della lettera di corsa scaturita dalla fantasia dello scrittore Pinin Carpi, nel suo libro per ragazzi *Nuove avventure di Lupo Uragano*:

*Caro pirata,
vai di corsa a rubare tutto quello che trovi sulle navi che navigano nei mari, poi facciamo a metà del bottino. Di armi sulla nave che ti mando ce n'è finché ne vuoi: cannoni, fucili, pistole, spade, sciabole, scimitarre, pugnali. Poi ci sono una montagna di palle da cannone e un'altra montagna di polvere da sparo. Se in seguito avrai bisogno di altre armi te ne manderò ancora. Ma, mi raccomando, assalta più navi che puoi. È un ordine del re. Viva la libertà.*

Un'altra tipologia di predone dei mari è il filibustiere, termine derivato dall'olandese *vrijbuiter*, il cui significato vuol dire "libero di fare bottino". La parola indica pertanto un pirata, ma è stata inventata per definire i predoni di un preciso periodo storico e di una determinata area geografica. Si tratta dei ben noti pirati e corsari che, dalla metà del Cinquecento fino alla fine del Settecento, hanno arrembato le navi mercantili, soprattutto spagnole, nel mar dei Caraibi.

Strettamente legato al mondo dei filibustieri era il bucaniere, cacciatore di mandrie di buoi selvatici sulle isole Antille, il cui nome deriva dal *boucan*, termine francese che designava la griglia sulla quale questi uomini solevano bucanare, ossia affumicare la carne. Dopo un'intensa attività di bucaniere, molti

uomini hanno abbandonato la caccia a terra per dedicarsi alla cattura dei mercantili e si sono così trasformati in filibustieri.

Infine, l'elenco delle differenti tipologie di predoni dei mari non può non riportare il barbaresco o saraceno, cioè il pirata di Barberia, antica denominazione dell'Africa nordoccidentale, che ha compiuto scorribande in Mediterraneo intorno alla metà del Quattrocento, rendendo molto difficile la navigazione sulle acque del mare nostrum.

Fatta chiarezza sul significato e sulle differenze esistenti tra le varie tipologie di predone di mare, bisogna ora focalizzare l'attenzione sulle origini della pirateria. Molti collegano tale attività soltanto con il mare dei Caraibi, non rendendosi conto in questo modo di cancellare decine di secoli di storia. Le origini della pirateria, infatti, risalgono addirittura alle più antiche civiltà del mondo e si sono evolute principalmente in Mediterraneo.

Da sempre queste attività di predazione sono strettamente collegate con la storia della navigazione: i primi popoli in grado di compiere spostamenti sull'acqua e di trasportare merci preziose hanno, inconsciamente, gettato le basi per gli arrembaggi e i furti in mezzo al mare.

Come vedremo, fenici, greci, etruschi e cartaginesi batterono le acque del bacino mediterraneo e si spinsero ben al di là delle Colonne di Ercole, assaltando navi, depredando carichi, imprigionando equipaggi per venderli come schiavi o per richiedere riscatti. Prima di spostarci verso i Caraibi, bisogna dare ancora uno sguardo al mar Mediterraneo che, dal tredicesimo secolo in poi, fu teatro delle lotte tra i pirati barbareschi e gli ottomani contro i Cavalieri di Malta. Se dalla storia passata arriviamo alle cronache di questi ultimi anni, vediamo come la pirateria sia stata, e sia tuttora, un'attività collegata alla navigazione, da non ricordare solamente con le figure 'romantiche' dei filibustieri ma da comprendere e mostrare in ogni sua manifestazione, epoca e mare.

Un ulteriore luogo comune legato al mondo dei pirati è la totale assenza di donne, se non come mogli, amanti o prostitute, pronte a esaudire ogni desiderio erotico. L'immagine della donna come 'anima del focolare', agghindata in abiti austeri e in

grado di gestire soltanto la sfera familiare è passata indenne attraverso centinaia di generazioni e le coraggiose in grado di affrontare e abbattere queste imposizioni sociali sono state il più delle volte emarginate e bandite dalla società. La storia ha cercato di tramandare soltanto lo stereotipo della donna 'per bene', tutta casa e chiesa, la cui vita va vissuta soltanto in funzione del marito e dei figli.

Nel mondo della pirateria, di conseguenza, le donne non trovano spazio perché nessun essere del sesso femminile poteva permettersi di ribellarsi a questo dogma. Ciò, tuttavia, fa parte del lungo elenco di luoghi comuni legati all'universo femminile che, anche nella pirateria, mostrano una realtà storica diversa.

Alcuni testi raccontano le gesta di due famose piratesse passate alla storia grazie alla loro combattività, forza e coraggio sulle navi dei filibustieri caraibici: Mary Read e Ann Bonnje.

Alexandre Olivier Oexmelin (celebre chirurgo e narratore dei pirati delle Americhe) ne ha parlato nel suo libro *I bucanieri d'America*, ed esistono disegni che illustrano alcuni degli episodi più significativi della vita di queste due donne.

Costrette a nascondersi sotto spoglie maschili, Mary Read e Ann Bonnje vengono descritte come abili marinai, agguerriti e coraggiosi pirati, il più delle volte migliori degli altri membri dell'equipaggio. La vita le portò a incontrarsi, entrambe camuffate da ragazzi, sulla nave del comandante Kaliko-Jack, amante di Ann Bonnje. Confidatosi il grande segreto, le due donne continuarono a combattere insieme fino a quando furono entrambe arrestate e processate. Fu soltanto il comune stato di gravidanza che spinse la corte inglese, all'epoca molto severa nei confronti dei pirati, a graziarle.

È molto arduo scovare riferimenti ad altre piratesse nella maggior parte dei testi, ma pensare che il mondo della pirateria, fin dalle sue origini più antiche, sia stato frequentato soltanto da queste due donne è un errore grossolano. Tra i luoghi comuni, la negazione delle piratesse è il più assurdo e a noi preme particolarmente evidenziare questa dimenticanza per riportare alla luce quelle migliaia di donne che la storia, molto spesso così maschilista, ha voluto nascondere e dimenticare. Oltre ad aver vissuto una vita dura, di stenti, a stretto contatto con la feccia



Alvilda, principessa svedese del quattordicesimo secolo. Per non sottostare alle nozze imposte con il principe Alf, si mise in mare dandosi alla pirateria al comando di un equipaggio di sole donne.

della società soltanto perché povere o abbandonate in tenera età dai genitori, molte avventuriere stanno ancora subendo il silenzio del ricordo, il dolore della loro inesistenza.

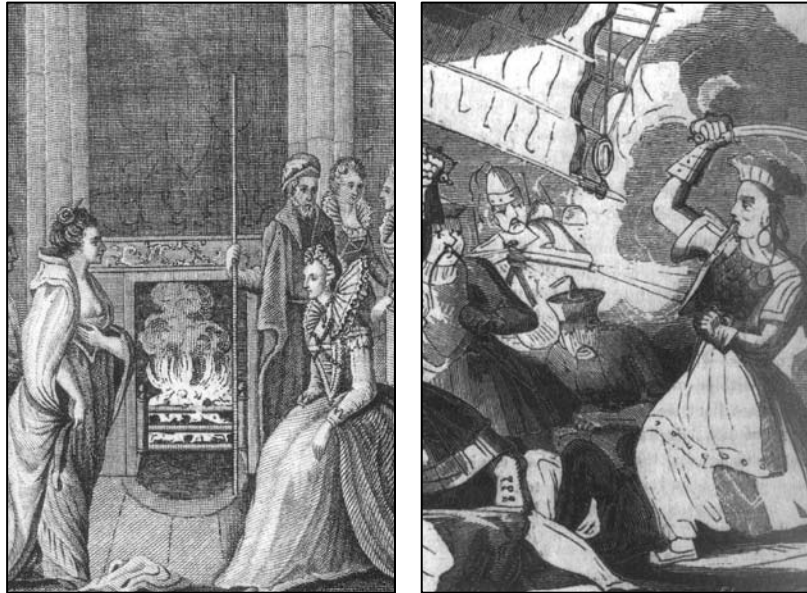
Un primo radicato dubbio sulla potenziale presenza di donne camuffate da uomini sulle navi è sempre stato il seguente: come è possibile non riconoscere il sesso di una persona? Anche se è nascosta sotto indumenti larghi che non mettono in risalto evidenti differenze fisiche, il volto rimane ben visibile ed è raro trovare donne dal viso marcatamente maschile. E come può una donna nascondere eventi fisiologici naturali, come ad esempio il ciclo mestruale, vivendo su una nave per anni a stretto contatto con altri marinai?

Non è impossibile. Prima di tutto, la ricerca medico-scientifica ci ha mostrato come, in condizioni di stress, il corpo di un mammifero subisca modificazioni atte a permettergli di superare la fase critica. L'anoressia, malattia sempre più diffusa nel ventesimo secolo, spiega fin troppo bene come sia possibile ridurre al minimo le principali caratteristiche fisiche femminili come ciclo, seno e fianchi pronunciati, rendendo la donna una creatura dall'aspetto androgino. Le condizioni alimentari, igieniche e di vita quotidiana in cui vivevano i pirati sui loro velieri, inoltre, erano molto dure, e questo può facilmente aver portato all'annullamento della femminilità nelle donne imbarcate.

Un'altra obiezione che può essere mossa nei confronti della presenza delle donne sui velieri è legata ai diari di bordo o ai testi dell'epoca: come possono esserci state donne, se in nessun testo vi è un riferimento diretto alla loro presenza?

A questa domanda si può rispondere con un'altra: come mai il celebre comandante e filibustiere Bartholomew Roberts, negli articoli redatti per la vita di bordo sui velieri da lui comandati, aveva inserito il divieto assoluto di imbarcare donne per evitare liti e tensioni tra i marinai? Se la presenza femminile fosse stata un episodio sporadico, nessuno si sarebbe preso la briga di arrivare addirittura a vietarla.

Le donne, infatti, frequentavano le imbarcazioni; la Marina britannica, ad esempio, permetteva che i suoi ufficiali, costretti a lunghe navigazioni, portassero a bordo mogli, amanti o fidanzate. Alcuni imbarcavano anche prostitute ma nessuna veniva



A sinistra: incontro tra la regina Elisabetta I e la piratessa irlandese Grace O'Malley.

A destra: lady Cheng in battaglia.

regolarmente registrata sui diari di bordo perché considerate 'a carico' del singolo marinaio. Queste donne, per di più, erano un peso per i loro compagni nel senso che non avevano diritto a nulla, né cibo, né spazio ed erano pertanto costrette a dividere tutto con il loro amante. Nei casi in cui il marinaio, afflitto da un'epidemia o colpito in battaglia, fosse morto, la sua compagna si ritrovava completamente sola in mezzo a un equipaggio di uomini. È inverosimile, però, che in situazioni del genere un essere umano non si dia da fare per cercare di migliorare la propria condizione e per difendersi: lavorare per guadagnarsi da vivere e, magari, sbarcare da una nave su cui era conosciuta per imbarcarsi sotto mentite spoglie con un nuovo equipaggio alla ricerca di una vita migliore.

La conferma della presenza femminile nella storia della pirateria si può avere 'navigando' tra gli scaffali delle biblioteche, e si rimane colpiti dalla lunghezza della lista di donne che hanno mostrato coraggio e capacità notevoli come piratesse e condottiere dei mari senza riuscire a raggiungere l'opinione pubblica. Alcune di loro governarono ingenti e agguerrite flotte già nell'antichità, in quei mari ove vi erano scambi commerciali e territori da conquistare. E quale mare del passato più si adatta a questa descrizione, se non il mare nostrum?

Già dall'ottavo secolo a.C., infatti, nelle sue acque navigavano sovrane d'eccezione: Didone, Artemisia e Teuta. La prima (840-760 a.C.) fu la celebre fondatrice di Cartagine e regina di Tiro.

Sposata con Sicheo, insieme si dedicarono alla pirateria, attività considerata utile e degna presso i fenici, popolo di marinai più che di agricoltori. Alla morte del padre, per evitare una guerra civile dovuta agli attriti con il fratello, lasciò la sua città di origine e peregrinò per il Mediterraneo, toccando Cipro e Malta, e approdò sulle coste del Nord Africa intorno all'814 a.C., fondando la città di Cartagine. È triste notare come questa coraggiosa donna dell'antichità venga ricordata principalmente come 'comparsa' nell'*Eneide* di Virgilio, suicida per la partenza del suo amato eroe, o nel quinto canto dell'*Inferno* dantesco, tra i lussuriosi, rea di aver amato Enea tradendo la memoria del marito, per di più morto.

Regina di Alicarnasso (odierna Bodrum, Turchia), Artemisia appoggiò il re Serse I di Persia (519 circa-465 a.C.) durante i conflitti che opposero l'Impero persiano alle città stato dell'antica Grecia e comandò cinque navi che vennero così definite dallo storico greco Erodoto (quinto secolo a.C.): "Forniva le navi più famose dell'intera flotta dopo quelle dei Sidoni, e fra tutti gli alleati furono i suoi i migliori consigli dati al re".

Nel 230 a.C. circa, il mar Adriatico era sotto il controllo di Teuta, regina degli illiri, popolazione che viveva nell'attuale penisola balcanica. La strategia principale della sua flotta era l'inganno: a terra, simulava l'avaria di una barca per chiedere l'ingresso in un porto ma, dietro a questa, vi entravano anche svariate imbarcazioni pronte a razziare il villaggio; in altre occasioni, le navi sbarcavano a terra cariche di otri fingendo di volere acqua ma, in realtà, nascondevano armi all'interno dei vasi per poter combattere contro gli abitanti. In alto mare, invece, abbordavano le navi di passaggio con attacchi e fughe molto veloci. La pericolosità di questa regina giunse a minacciare anche l'allora emergente Impero romano, costretto a inviare una flotta di ben duecento navi con ventimila fanti e duemila cavalieri per poter sconfiggere le astuzie e l'abilità della sovrana illirica.

Il Mediterraneo non è stato l'unico mare che ha visto navigare piratasse. Spostandosi verso il Nord Europa, compaiono numerose donne vichinghe che si diedero alla guerra per mare, alla pirateria e alla conquista di vasti territori: Sela (principessa vichinga del 420 d.C.), Hetha, Wisna e Wigbiorg (704 d.C.), Ladgerda (870 d.C.), ne rappresentano soltanto alcuni esempi. Esse vengono citate nelle *Gesta Danorum*, testo scritto da Sassone il Grammatico, storico medioevale danese, che racconta di bande armate costituite interamente da donne che seminavano il terrore nelle acque nordeuropee. Questa immagine delle vichinghe è ben lontana dal classico stereotipo maschilista della 'regina del focolare domestico' ma ciò non deve stupire: alcuni studiosi delle gesta vichinghe, infatti, affermano quale "notevole importanza ebbe il ruolo delle donne nella bellicosa società scandinava. Fiere e formidabili, le donne vichinghe sapevano all'occasione diventare anche pericolosamente infide e in ogni caso non si lasciarono mai sottomettere". Lo storico

italiano Carlo Maria Cipolla (1922-2000) sostiene, addirittura, che il potere e la violenza delle vichinghe fosse la causa delle lunghe assenze dei mariti che preferirono affliggere l'Europa per decenni piuttosto che rimanere a casa sotto il controllo delle loro compagne.

In Francia, verso la metà del Trecento, la Dame de Clisson, moglie di Olivier de Clisson, cavaliere di Nantes, reagì all'uccisione del marito, incolpato di complotto con gli inglesi, vendendo tutti i suoi averi per comprare tre navi e pagare gli equipaggi. Si imbarcò insieme ai suoi due bambini, che con il tempo ereditarono la ferocia della madre, al fine di attaccare e distruggere tutti i porti del nord della Francia. Fu soprannominata la 'leonessa d'Inghilterra'.

Anche Irlanda e Gran Bretagna sono state patria di agguerrite donne di mare: celebre è l'irlandese Grace O'Malley, detta 'Granuaile', nata nel 1530 e figlia di un avventuriero dedito alla pirateria sulle coste occidentali dell'isola. Il padre la addestrò alla vita da pirata e, alla sua morte, la giovane fu in grado di prenderne il posto e di comandare un equipaggio di duecento uomini con i quali mise a soqqadro le coste irlandesi. In questo modo creò non pochi disagi a sua maestà la regina Elisabetta I che, per molto tempo, cercò di fermare le attività clandestine di Granuaile, senza però riuscirci. La piratessa si sposò due volte, ebbe numerosi figli e continuò a navigare e arrembare le navi fino alla tenera età di sessantasei anni. Si dice che, durante uno degli ultimi agguati a un vascello spagnolo, l'equipaggio vide sulla nave pirata un'anziana donna in camicia da notte, con i capelli grigi sciolti al vento, alcune cicatrici sul viso e armata con una pistola in una mano e una spada nell'altra.

All'epoca della regina Elisabetta I, le acque britanniche erano infestate da pirati e corsari e numerose furono anche le piratesse passate alla storia. Oltre a Grace O'Malley citiamo anche Lady Mary Killigrew (1530-1570) della Cornovaglia, nota per aver sterminato l'equipaggio di un veliero tedesco giunto sulle coste inglesi dopo una tempesta ed essersi poi impossessata dei gioielli e della barca, Elisabeth Shirland, Mrs Peter Lambert di Aldeburgh (fine del sedicesimo secolo), Elisabeth Patrickson e Charlotte de Bery (metà Seicento).



La piratessa Lai Cho San e una sua 'collega'.

All'epoca dei filibustieri dei mari dei Caraibi, numerose furono le piratesse che combatterono e arrembarono fieramente i vascelli spagnoli e non si trattò soltanto delle già citate Mary Read e Ann Bonnje, passate alla storia grazie alla notorietà legata al processo e alla successiva assoluzione.

Mary Harley, Jacquotte Delahaye, Anne Die-le-veut (bretonne di origine, arrivata alle Antille dove divenne moglie del filibustiere Laurens de Graaf), Rachel Wall (impiccata per pirateria nel 1789 negli Stati Uniti, dopo una vita trascorsa a rubare dalle altre imbarcazioni) e Mary Anne Talbot (orfana, fu imbarcata dal suo tutore travestita da ragazzo e trascorse i trent'anni della sua breve vita con i pirati e più tardi con i corsari francesi) sono solo gli esempi più celebri a testimonianza della presenza delle donne nel mondo della pirateria.

Anche il Canada e l'Australia ricordano le avventure di alcune ragazze dei mari: la più nota è Gertrude Imogene Stubbs, meglio nota come 'Gunpowder Gertie' (Gertie polvere da sparo, un nome che è tutto un programma!). I suoi territori di caccia erano le acque dolci del Kootenays, regione del British Columbia (Canada), e le sue vittime preferite i battelli a vapore sui quali aveva lavorato per molti anni sotto mentite spoglie. All'epoca, infatti, nessuno ingaggiava donne e quando, a causa di un'esplosione nella sala macchine, fu portata in ospedale e il suo segreto fu facilmente smascherato, la compagnia la licenziò immediatamente non concedendole neanche un indennizzo per le ferite riportate. Nessuno volle più assumerla, nonostante le sue rinomate capacità professionali. Furibonda e oltraggiata, rubò il *Witch*, un formidabile e veloce motoscafo di 12,8 metri che la polizia locale aveva ordinato per pattugliare le acque del fiume Kootenays, e ancora non si capisce come vi riuscì, dal momento che il furto fu compiuto quando l'imbarcazione viaggiava su un vagone ferroviario... Dal 1893 al 1903, a bordo del ribattezzato *Tyrant Queen* (regina tiranna), la piratessa attaccò e rubò le merci trasportate sui battelli a vapore che navigavano nella zona fino a quando un suo marinaio, Bill Henson, arrabbiato per la divisione di un botino, la tradì organizzando un'imboscata con la polizia.

Dal momento che il fenomeno della pirateria non afflisse soltanto le acque occidentali, ma ebbe un notevole sviluppo



La statua della bella Magiargé in piazza de Amicis, a Bordighera.

anche nell'Estremo Oriente, non intendiamo dimenticare alcune delle avventuriere cinesi.

Cheng I Sao (1775-1844) fu senza ombra di dubbio la più celebre piratessa dagli occhi a mandorla. Prostituta di professione, moglie di un pirata della dinastia dei Cheng, alla morte del marito, divenne il capo di una flotta di millecinquecento navi che battevano le acque della costa cinese e del sud della Malesia. Nel giro di poco tempo istituì un vero e proprio codice legislativo per la società dei suoi pirati e regolamentò il sistema di estorsioni (lasciapassare e contratti di protezione per le imbarcazioni in transito nelle loro acque, permessi di pesca e via dicendo) riuscendo a istituire una flotta unita e forte. Lo scontro con l'ingente armata cinese, che invano cercava di bloccare l'estensione del potere piratesco, fu massiccio e, nonostante la sua flotta fosse ridotta rispetto a quella dei governanti, Cheng I Sao riuscì a sbaragliarla. A quel punto, nel 1840, l'imperatore cinese propose un negoziato con la donna e, pur di estinguere la sua attività, promise clemenza e aiuti finanziari.

Dai resoconti delle attività della piratessa, si nota come le donne cinesi delle popolazioni aggredite dai pirati si organizzassero rapidamente combattendo con coraggio per osteggiare gli aggressori e impedire la distruzione del loro villaggio. Questi ricordi storici ci fanno riflettere sulla figura della donna in Estremo Oriente sottolineando come, anche in questi luoghi, il sesso femminile abbia avuto un forte legame con il mare e con tutte le attività scaturite tra le sue onde.

Cheng I Sao non è stata la sola orientale passata alla storia. Molte altre donne riscrissero a modo loro le sorti delle acque d'Oriente e le seguenti ne rappresentano soltanto una piccola parte: P'en Ch'ih Ch'iko (nel 1936 comandò una flotta di mille pirati), Huang P'ei-mei (tra il 1937 e il 1950 fu a capo di cinquantamila uomini), Lo Hon Cho (nel 1921 prese il posto del marito defunto e capeggiò una flotta di sessanta giunche), Lai Choi San (figlia di un pescatore, divenne corsara ingaggiata dalle autorità di Macao, piccolo territorio britannico sulla costa meridionale della Cina).

Seppur non piratessa, ci preme raccontare anche la storia di una donna della tradizione ligure, chiamata dai bordigotti

Magiargé. Rapita a Granada da un potente pirata saraceno, Boabil, la giovane e bellissima Ziadatalé divenne inizialmente schiava e poco dopo sua amante. Le dure condizioni di bordo la fecero ammalare e, durante un assalto alla città di Bordighera, la ragazza fu portata a terra dove venne assistita dai cittadini che cercarono, inutilmente, di salvarla.

Boabil espresse il desiderio di seppellire la sua amata a Capo Ampelio, oggi sede del porto turistico, piantando un gelsomino nero spagnolo a proteggerla. I bordigotti, ormai affezionati alla povera e bella Magiargé, esaudirono questa richiesta e, per la loro sensibilità verso la ragazza, furono graziati dal feroce saraceno che ordinò la fine di ogni ostilità nei confronti di quella cittadina ligure.

Il ricordo di Magiargé perdura tuttora a Bordighera: una bella statua della giovane nella piazza del Municipio, un affresco in un porticato nella piazza principale della città vecchia e un ristorante tipico a lei dedicato.

Come sempre, in ogni area del mondo e in ogni epoca, per 'presunti' motivi storici, le donne di mare sono state emarginate e si è cercato di eliminarle dai ricordi della collettività. Le piratesse citate in questo capitolo sono state particolarmente fortunate: vuoi perché nobili, sovrane e principesse, vuoi perché legate a qualche particolare situazione che fece scalpore all'epoca, i loro nomi e le loro avventure sono state tramandate di generazione in generazione.

Migliaia sono invece le ragazze che, nel corso dei secoli, hanno dovuto vivere la loro vita, volente o nolente, lontano da quella immagine di 'angelo del focolare' che tanto ci è stata inculcata dalle nostre culture. Abbandonate da genitori indigenti, costrette a vivere nella miseria, pronte ad arruolarsi in mezzo a equipaggi di assatanati pirati, queste donne si sono rimboccate le maniche delle loro camicie e si sono date da fare...