



### ASSALTI FRONTALI ALL'ALBA DELLA MODERNITÀ: LA PIRATERIA CARAIBICA

di Domenico Bilotti

La pirateria, intesa come assalto di navi regolari per fini di bottino, è connaturata alla nascita della navigazione commerciale. Ogni epoca storica ha avuto la sua pirateria, anche quando di quelle esperienze si è persa traccia nell'immaginario collettivo. C'erano, ad esempio, predoni di navi nella romanità matura e in quella tarda (con scopi, organizzazioni e ritrovati tecnici diversi); c'erano i Vichinghi nell'Europa medievale e la loro parabola si concluse in sostanza con la cristianizzazione della Scandinavia e contestualmente l'accentramento delle autorità mondane. La più copiosa forma di pirateria sistematica della modernità si ebbe tra la fine del XVIII secolo e l'inizio del XX nel Mar Cinese, impegnando migliaia di uomini: un'esperienza spesso inesplorata nella storiografia occidentale, ma cruenta nelle forme e particolarmente tenace nell'azione di saccheggio.

C'è stata, inoltre, sei secoli prima, una forte pirateria di origine italiana che in qualche modo scaturiva dalla fiorente esperienza mercantile delle repubbliche marinare, a confermare che l'attività predatoria spesso si lega alla dinamica dei beni da depredare. La sua conclusione giunge quando quel sistema extralegale viene in qualche misura ricondotto alle forme della legalità, o con la repressione o con un'estinzione ingenerata da fattori sostanziali (modificazione delle rotte commerciali, insorgenza di nuove pratiche, persino trasformazioni produttive).

Quando si fa riferimento alla “pirateria” si tende a richiamare l’esperienza di pirateria per antonomasia della comune percezione: la pirateria caraibica tra la fine del XVI secolo e l’inizio del XVIII. Centocinquant’anni di storia, a ben vedere, che esauriscono quasi completamente il fenomeno della pirateria nel senso comune (anche per l’enorme mole aneddotica scaturitane nell’immaginario collettivo). Non vuol dire che, estintasi la pirateria caraibica, si sia concluso il fenomeno della pirateria nel diritto della modernità e della post-modernità (se si vuol dar corso anche a questa indicizzazione ricostruttiva). I pirati odierni, anzi, hanno ampliato il loro carnet di attività, ricomprendendovi il traffico e la tratta di esseri umani, il trasporto di materie prime destinate alla lavorazione per il mercato degli stupefacenti, nonché spesso la diretta partecipazione al sub-mercato delle merci contraffatte. Rispetto all’estetica preromantica e tardo-barocca della visione secentesca, che forgiava nella letteratura “bricconi” di dubbia moralità, ma di seduttivo afflato bellicoso e decadente, si tratta di un palese scadimento. Questi pirati di oggi non disdegnano i crimini contro i minori, non disprezzano legami strutturali con organizzazioni criminali multinazionali, mercanteggiano con la corruttela pubblica ben più di quanto facessero i corsari britannici del diciassettesimo secolo.

Quel che è certo è che la pirateria è fondamentale per comprendere taluni meccanismi giuridici dello Stato liberale e della moderna configurazione convenzionale delle relazioni tra gli Stati. Il “diritto di inseguimento in mare” nasce come norma consuetudinaria del diritto internazionale; i titoli rappresentativi delle merci servono a prospettare *ictu oculi* la dotazione commerciale di un carico; persino la violenta epopea degli imperi coloniali finisce per adoperare figure di mercenari che vengono da esperienze di navigazione lecita e illecita. La crisi della pirateria caraibica è, perciò, sostanzialmente rappresentativa delle pratiche di governo attraverso cui l’ordine costituito alimenta o contrasta, a fini di proprio consolidamento, forme di extralegalità che influiscono sul divenire storico della legalità, ma che poi da essa sono espunte fino alla soppressione. Prova ne sia l’elevato utilizzo, da parte di Spagna, Inghilterra, Francia e Olanda, dal 1600 fino senz’altro alla prima metà del ‘700, di flotte di pirati per scorrerie contro navi mercantili delle potenze volta per volta avverse. Si può dire, anzi, che la pirateria abbia impresso modificazioni significative anche alla dinamica della guerra: l’assalto compiuto da una nave pirata a danno di una flotta regolare rivale non corrisponde nel diritto commerciale di quei decenni a un attacco sempre imputabile alla corona che ha autorizzato il compimento di atti di pirateria.

I pirati, divenendo corsari (muniti cioè di “patenti di corsa”, di “lettere corsare” e forme concessive simili), divengono pure strumenti della guerra mercantile che ridisegna gli scenari del potere appena un secolo prima delle rivoluzioni borghesi, che a quell’asset concentrazionario del potere pubblico daranno ulteriormente nuova configurazione politica.

È, perciò, arduo definire se la pirateria abbia costituito una tipologia di crimini all’interno di un potere o contro un potere, all’interno di una morale sociale dominante o all’esterno di essa.

Pirati, certo, frequentemente divenivano soggetti estromessi da ruoli regolari – tendenzialmente per ragioni disciplinari o religiose; il “codice dei pirati”, come corpus unitario scritto, non è esistito, ma sono esistiti usi, discipline, consuetudini, bozze di fonti a trasmissione intergenerazionale, che certificavano contemporaneamente l’orizzontalità della decisione collettiva, ma anche attitudini dispotiche non sempre estromesse dalle funzioni di comando. Ecco perché conviene recuperare, della pirateria, la sua componente costitutiva interna, di attitudine latamente libertaria, più che la stratificazione formale mano a mano addomesticata dal mutare delle pratiche di commercio. Quest’ultima è, infatti, *instrumentum regni* che attua e conferma una morale dell’agire per mare congrua alla pratica di governo; la prima, invece, è espressione di ribellione, di contrasto, di libertà che, negate dalla norma, prendono invadentemente corpo nella *res publica piratarum*.

Più iconica che normante, ma non per questo meno interessante.