

I GRANDI PIRATI

Ritratti dell'età d'oro

COLLANA PIRATI E CARAIBI · VOLUME 6

BraiShop

I grandi pirati

Ritratti dell'età d'oro — Antenati elisabettiani e capitani caraibici 1540-1722

Collana Pirati e Caraibi — Volume 6

BraiShop

www.braishop.com

ANTEPRIMA · BRAISHOP

Nota storico-divulgativa.

Questo volume è una guida storica divulgativa dedicata alle biografie dei grandi pirati e corsari dell'età d'oro caraibica, nel senso ampio che comprende la stagione elisabettiana degli antenati inglesi contro l'impero spagnolo e la fase classica dei bucanieri di Port Royal e dei pirati di Nassau. Il sesto volume della collana Pirati e Caraibi di BraiShop propone sette approfonditi ritratti individuali: Sir Francis Drake (1540-1596), l'antenato elisabettiano nato in Devon fra corsari, negriere di John Hawkins, la battaglia di San Juan de Ulúa del 1568, l'attacco a Nombre de Dios del 1572, la circumnavigazione del globo del 1577-1580 con la Golden Hind e la cattura del galeone Cacafuego, la nomina a cavaliere del 1581, l'incendio di Cadice del 1587, la sconfitta dell'Invincibile Armada del 1588 e la morte davanti a Portobelo nel 1596; Sir Henry Morgan (1635-1688), il corsaro gallese protagonista del sacco

di Portobelo del 1668, della spedizione di Maracaibo del 1669, della campagna di Panama del 1670-1671, con la successiva causa di diffamazione contro l'olandese Alexandre Exquemelin del 1685 e la morte a Port Royal nel 1688 poco prima del grande terremoto; William Kidd (1654-1701), il corsaro scozzese di New York armato dal conte di Bellomont e dal re Guglielmo III per la spedizione dell'Adventure Galley del 1696, l'uccisione del gunner William Moore, la cattura politicamente disastrosa del Quedagh Merchant nel gennaio 1698 con le proteste dell'imperatore Moghul Aurangzeb, il ritorno americano, il tradimento di Bellomont, il processo londinese del 1701 e l'impiccagione all'Execution Dock di Wapping del 23 maggio 1701; Edward Teach detto Barbanera (1680-1718), la formazione corsara durante la guerra di Successione Spagnola, l'apprendistato sotto Benjamin Hornigold, la cattura della *Concorde des Neutres* ribattezzata *Queen Anne's Revenge* nel novembre 1717, la personalizzazione del terrore con la barba nera e le micce accese, il blocco navale di Charleston del maggio 1718 con il riscatto in medicine, l'incaglio al Beaufort Inlet del giugno 1718, il perdono del governatore Charles Eden, il ritorno alla pirateria e la battaglia mortale di Ocracoke Inlet del 22 novembre 1718 contro il tenente Robert Maynard con la testa mozzata al bompreso; Bartholomew Roberts detto Black Bart (1682-1722), il capitano gallese più capace dell'intera età d'oro, con le sue celebri Articles di bordo, la cattura del galeone *Sagrada Familia* a Salvador de Bahia del 1719, il raid a Trepassey in Terranova del 1720 con ventidue navi distrutte in un giorno, il record di quattrocento navi catturate in tre anni, la morte a Cape Lopez in Ghana il 10 febbraio 1722 sotto l'HMS *Swallow* del capitano Chaloner Ogle e il processo di massa di Cape Coast Castle con settantaquattro impiccati; Anne Bonny, Mary Read e Calico Jack Rackham, l'irlandese figlia illegittima di un avvocato di Cork, la londinese

cresciuta come uomo che servì nella fanteria olandese, il capitano di Bristol inventore della bandiera con teschio e sciabole incrociate divenuta la Jolly Roger per antonomasia, la cattura al largo di Negril Point del 25 ottobre 1720, il processo di Spanish Town, l'impiccagione di Rackham del 18 novembre 1720, la morte in carcere di Read nell'aprile 1721, il mistero storico della sparizione di Anne Bonny e le ipotesi del riscatto paterno o della lunga vecchiaia a Charleston; e infine Stede Bonnet (1688-1718), il gentiluomo piantatore di Barbados che abbandonò famiglia e tenuta zuccheriera per una svolta piratesca disastrosa, l'assorbimento nella flotta di Barbanera, l'incaglio della Royal James al Cape Fear River del settembre 1718 contro il colonnello William Rhett, la fuga e la ricattura, il processo del giudice Nicholas Trott a Charleston e l'impiccagione del 10 dicembre 1718 con il mazzo di fiori in mano. Il volume si chiude con una riflessione sui fili comuni delle sette biografie: la scelta della vita di mare come alternativa alla vita di terra, la brevità delle carriere, la fine violenta come costante statistica, la modestia sociale della maggior parte dei protagonisti e la lunga vita postuma di ognuno di loro nell'immaginario collettivo atlantico.

Metodo editoriale e neutralità culturale.

Il testo si basa su fatti storici verificabili e su conoscenze di pubblico dominio. Nessuna citazione testuale di autori contemporanei o di traduzioni novecentesche di opere antiche.

Le fonti storiche menzionate — la General History of the Pyrates del capitano Charles Johnson del 1724 in pubblico dominio da tre secoli e il De Americaensche Zee-Roovers di Alexandre Exquemelin del 1678 — sono richiamate come cornice metodologica e mai riprodotte in parola diretta. Le date, i nomi propri e i luoghi sono controllati con la maggior cura possibile sui numeri di flotte, tesori, uomini e vittime il

testo si attiene alle stime consolidate dalla comunità storiografica internazionale, spesso presentate come intervalli di ordine di grandezza. Il volume adotta neutralità culturale sulla pirateria come fenomeno storico documentato e affronta con la dovuta serietà la tragedia della tratta atlantica degli schiavi, la violenza coloniale sulle popolazioni indigene, e la vita difficile dei marinai di ogni bandiera. Il testo non glorifica la violenza: presenta le figure trattate come persone storiche con le loro tragedie umane, le loro brutalità e la complessità economica e politica del loro mondo.

© BraiShop. Tutti i diritti riservati. Nessuna parte di quest'opera può essere riprodotta senza autorizzazione scritta dell'editore.

ANTEPRIMA · BRAISHOP

Introduzione

Nella storia della pirateria caraibica dell'età d'oro, l'ombra collettiva è larga e magnetica. Quando si parla della flotta di Nassau, del blocco di Charleston, del sacco di Panama, si tende a immaginare masse, ciurme, bandiere nere sfilanti sotto il sole tropicale. Ma dietro ogni bandiera c'è un capitano, e dietro ogni capitano un uomo o una donna con un nome, una data di nascita, una famiglia lontana, una scelta compiuta a un certo livello della vita. Questo volume propone un percorso diverso da quelli che lo hanno preceduto nella collana: non un affresco d'ambiente ma una galleria di ritratti, sette approfondite biografie che ricostruiscono, con quanto si può dire storicamente delle fonti, le vite degli uomini e delle donne che hanno reso l'età d'oro dei pirati caraibici un capitolo permanente della storia atlantica.

La scelta di offrire ritratti individuali risponde a un'esigenza precisa. Nei volumi precedenti abbiamo raccontato la conquista inglese dei

Caraibi, la nascita del corso e della pirateria, l'ascesa e la caduta della repubblica di Nassau, la vita straordinaria di Port Royal. In quei racconti i grandi capitani apparivano di scorcio, comparivano quando la trama della città o della flotta li richiedeva, si ritiravano quando altre figure prendevano il centro della scena. Qui, invece, ciascuno di loro è messo al centro. Vengono ripercorsi origini, formazione, ascesa, apice, caduta, morte, eredità. L'attenzione va alla persona storica in quanto tale, con le sue contraddizioni, i suoi calcoli, le sue paure. La prospettiva scelta è deliberatamente umanistica: non si demonizzano i pirati come mostri e non li si celebra come eroi popolari. Si prova a restituirne la statura storica, con le luci e con le ombre.

Un discorso a parte va dedicato alle fonti. La storiografia della pirateria caraibica si fonda, per il periodo che va dalla fine del Seicento al primo Settecento, su un numero limitato di testi di base. Il più celebre è un libro pubblicato a Londra nel 1724 con il titolo "A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious

Pirates", firmato da un misterioso capitano Charles Johnson. Che questo Charles Johnson sia un nome vero o uno pseudonimo — alcune ipotesi lo identificano con il romanziere Daniel Defoe, altre lo ritengono un ufficiale di marina in pensione — resta materia di dibattito accademico. La cosa che ci interessa qui è che il libro è ormai in pubblico dominio da esattamente trecento anni e ha fornito la maggior parte dei tratti caratteristici con cui la posterità ha immaginato Barbanera, Bartholomew Roberts, Anne Bonny, Mary Read, Calico Jack Rackham, Stede Bonnet e diversi altri. La generosità del capitano Johnson con i dettagli narrativi ha però un rovescio: molti passaggi risultano oggi difficilmente verificabili con documenti d'archivio indipendenti, altri sembrano composti a partire da voci di seconda mano o addirittura da leggende marinare già in circolazione, altri ancora vengono modellati per fare del "General History" una lettura appassionante prima ancora che un documento storico.

Sezione 1 — Sir Francis Drake (1540-1596)

Origini nel Devon protestante

Francis Drake nacque intorno al 1540 in un piccolo villaggio del Devon, nella parte sud-occidentale dell'Inghilterra, in una famiglia di modestissime origini contadine e di rigida fede protestante. Il luogo esatto della nascita, tradizionalmente identificato con Tavistock o con un podere nei pressi di Crowndale, non è stato mai stabilito con precisione archivistica. Il padre, Edmund Drake, era un fittavolo che negli anni della prima infanzia di Francis abbracciò la nuova dottrina riformata con una convinzione tale da renderlo malvisto dalle autorità cattoliche del regno di Maria Tudor. Quando nel 1549 in Devon e in Cornovaglia scoppiò la cosiddetta ribellione del Libro di Preghiere — una rivolta popolare contro l'imposizione del rito anglicano — la famiglia Drake si trovò dalla parte della minoranza protestante e dovette abbandonare precipitosamente il villaggio d'origine.

Trovò rifugio nel Kent, sulla costa meridionale dell'Inghilterra, all'interno di una comunità di operai e di marinai dedicata alla manutenzione dei bastimenti della Royal Navy. Fu là, a Chatham, dentro uno scafo abbandonato di una vecchia nave da guerra riadattato ad abitazione di fortuna, che il piccolo Francis passò gli anni della fanciullezza. Cresceva in un paesaggio di cordami, di canapa incatramata, di vele spiegate al vento del Tamigi. Il mare, che avrebbe fatto la sua fortuna, entrò nella sua vita non come una scelta romantica ma come la geografia sonora e narrativa della quotidianità. Edmund Drake, ottenuto un incarico di cappellano-lettore per i marinai di Sua Maestà, cercò di educare i figli — Francis era il primogenito di dodici — a un cristianesimo militante e severo, in cui la Spagna cattolica era descritta come l'incarnazione dell'anticristo.

Da questa educazione emerse la doppia impronta della vita di Drake: profonda religiosità puritana e odio profondo per la potenza spagnola. Sono due tratti che restano suoi per tutta la vita e che segnano ogni sua decisione, dagli esordi di

adolescente marinaio fino alla morte, quasi cinquant'anni dopo, davanti alle coste dell'istmo di Panama.

L'apprendistato marittimo e il commercio con John Hawkins

Verso i tredici o quattordici anni, Francis fu mandato ad apprendere il mestiere del mare come mozzo su un piccolo bastimento da cabotaggio che navigava fra i porti del Canale della Manica e le coste della Francia settentrionale, dei Paesi Bassi e della penisola iberica del Portogallo. Erano viaggi commerciali di modesta portata: si trasportavano panni, si compravano vini, si scambiavano manufatti. Ma per un ragazzo cresciuto in uno scafo abbandonato del Medway, quella navigazione fu un'accademia in miniatura. Imparò le rotte, imparò a leggere le carte, imparò a sopravvivere sul ponte. Il capitano dell'imbarcazione, un vecchio senza figli, si affezionò al giovane apprendista al punto da lasciargli in eredità la piccola nave alla sua morte. Fu così che il ventenne Francis Drake si trovò, alla fine degli anni Cinquanta del Cinquecento,

proprietario del suo primo scafo.

Non intendeva restare un piccolo mercante di cabotaggio. Nel 1563 accettò di imbarcarsi con il suo lontano cugino John Hawkins, mercante di Plymouth che stava allora inaugurando una nuova rotta atlantica: catturare o comprare africani sulle coste della Guinea, trasportarli attraverso l'oceano, venderli come schiavi nelle colonie spagnole delle Antille. Era il primo tentativo inglese di inserirsi sistematicamente nella tratta atlantica degli schiavi che fino ad allora era stata praticata quasi esclusivamente da portoghesi e da spagnoli. La partecipazione di Drake a questa impresa merita di essere ricordata senza reticenze. Il futuro cavaliere della regina Elisabetta iniziò la sua carriera transatlantica come marinaio di navi negriere. Non fu una responsabilità di comando — era ancora un giovane subalterno — ma fu partecipazione a un traffico infame che una parte della storiografia inglese ha spesso preferito ridimensionare. La verità storica non permette omissioni: negli anni tra il 1563 e il 1568, sotto la guida di John

ANTEPRIMA - BRAISHOP

Hawkins, Drake attraversò l'Atlantico tre volte con carichi di schiavi africani venduti nelle coste della Nuova Spagna.

La battaglia di San Juan de Ulúa (settembre 1568)

Fu proprio l'ultimo di questi viaggi a segnare uno spartiacque nella sua vita. Nell'autunno del 1568 la spedizione di Hawkins — nella quale Drake comandava una delle navi minori, la piccola Judith — si trovò in difficoltà per una tempesta al largo del Golfo del Messico. Le navi cercarono rifugio nel porto spagnolo di San Juan de Ulúa, l'ancoraggio fortificato di fronte a Veracruz che serviva la flotta del tesoro. La legge spagnola vietava a navi straniere di entrare nei porti coloniali senza autorizzazione preventiva della Casa de Contratación di Siviglia, ma Hawkins ottenne una tregua di emergenza dal governatore spagnolo, con l'accordo di riparare le navi e ripartire senza combattere.

Il patto durò poco. Il giorno successivo entrò in porto la flotta spagnola dell'Atlantico, guidata dal

nuovo viceré della Nuova Spagna Martín Enríquez de Almanza. Il viceré, colto di sorpresa dalla presenza di navi inglesi, decise che l'accordo del suo predecessore non lo vincolava. Nel giro di poche ore le batterie spagnole aprirono il fuoco. Il combattimento fu inaspettato, disperato, sanguinoso. Nella confusione le due navi principali della spedizione inglese — la *Jesus of Lubeck* e la *Minion* — furono catturate o gravemente danneggiate. Solo la piccola *Judith* di Drake e la *Minion* di Hawkins riuscirono a fuggire dal porto. Circa quattrocento marinai inglesi restarono a terra o furono catturati dagli spagnoli. Molti di loro finirono nelle mani dell'Inquisizione di Città del Messico e alcuni furono arsi vivi come eretici, altri condannati alle galere, pochi liberati dopo anni.

Il rientro di Drake e Hawkins in Inghilterra nel gennaio 1569 fu un dramma. Delle centinaia di uomini imbarcati, ne tornarono poco più di settanta, molti moribondi per fame e stenti. La versione ufficiale spagnola dei fatti — che gli inglesi avevano rotto per primi la tregua — venne

rifiutata categoricamente dai due comandanti sopravvissuti. Per Drake, in particolare, San Juan de Ulúa divenne una ferita mai chiusa. Il ricordo dei suoi compagni bruciati vivi nelle prigioni inquisitoriali, il senso della doppiezza spagnola nel violare un patto di parola, la miseria degli uomini stipati sulla Minion durante il ritorno atlantico si combinarono, nella sua mente, con l'educazione puritana ricevuta dal padre. Da quel momento la sua guerra alla Spagna diventerà personale. Ogni impresa successiva porterà, nel modo in cui la condurrà, l'impronta di quella vendetta covata a bordo della Judith durante la fuga dal porto di Veracruz.

Le prime spedizioni corsare autonome (1570-1573)

Nei mesi che seguirono il ritorno da San Juan de Ulúa, Drake maturò la decisione di dedicare la propria vita a colpire l'impero spagnolo con ogni mezzo lecito o meno. Le condizioni politiche gli erano favorevoli. La regina Elisabetta I, salita al trono nel 1558, aveva iniziato un lento ma progressivo raffreddamento delle relazioni con

Filippo II. Ufficialmente Inghilterra e Spagna erano in pace, in virtù di trattati che risalivano al regno di Maria Tudor, ma le tensioni religiose e commerciali crescevano. La regina non poteva ancora dichiarare guerra alla Spagna — sarebbe stato prematuro sul piano militare e diplomatico — ma poteva tollerare, e all'occorrenza incoraggiare in segreto, iniziative private di marinai inglesi che colpissero le rotte coloniali spagnole.

ANTEPRIMA - BRAISHOP

Fu in questo spazio grigio che Drake si mosse. Nel 1570 organizzò una prima spedizione esplorativa nel Mar dei Caraibi occidentali. Con due piccole navi — la Dragon e la Swan — attraversò l'Atlantico e passò diversi mesi a studiare le rotte spagnole nell'area dell'istmo di Panama. Non attaccò nessuno, si limitò a raccogliere informazioni: dove si trovavano le città spagnole vulnerabili, quando arrivavano le mule cariche d'argento dal Perù, quali erano le tribù indigene ostili agli spagnoli e disposte a un'eventuale alleanza. Le sue attenzioni si concentrarono soprattutto sulla città di Nombre

de Dios, il porto atlantico dell'istmo, dove venivano concentrati gli argenti peruviani prima dell'imbarco per Siviglia.

Con le informazioni raccolte, nel 1572 lanciò l'operazione vera. Salpò da Plymouth il 24 maggio con due sole navi — la Pascha di settanta tonnellate e la Swan di venticinque — e settantatré uomini. La sproporzione fra le forze in campo e l'obiettivo era enorme. Nombre de Dios era città fortificata con guarnigione spagnola, si trovava a migliaia di miglia dalle basi di rifornimento inglesi, era protetta da una rete di segnalatori e di corrieri capaci di allertare i presidi vicini. Ma Drake contava sulla sorpresa e sulla velocità.

La circumnavigazione (1577-1580)

Il vero salto di scala nella carriera di Drake avvenne nel 1577, quando la regina Elisabetta I in persona lo scelse per una missione segreta di portata inedita. Il piano era di attraversare lo stretto di Magellano, entrare nel Pacifico, colpire le città portuali spagnole della costa occidentale

dell'America meridionale — cioè quei porti che gli spagnoli consideravano assolutamente sicuri — e perché il Pacifico era di fatto un lago spagnolo — e tornare via qualche rotta ancora da definire, forse cercando il mitico Passaggio a Nord-Ovest. Elisabetta finanziò segretamente la spedizione con una quota personale del capitale investito. Ufficialmente si sarebbe trattato di una spedizione commerciale nelle Molucche.

La flotta salpò da Plymouth il 13 dicembre 1577. Cinque navi in totale, con la *Pelican* come vascello ammiraglio, comandata da Drake in persona. La forza umana era di circa centosessantacinque uomini. La traversata dell'Atlantico fu regolare, ma alle coste della Patagonia iniziarono i problemi. Il tempo peggiorò, alcuni ufficiali di rango — in particolare Thomas Doughty, che godeva della protezione politica di alcuni cortigiani inglesi ostili a Drake — cominciarono a mettere in discussione le sue decisioni. Il conflitto arrivò a un punto tale che Drake si trovò costretto a un gesto estremo. Nel giugno 1578, alla baia argentina di Port San Julian

— lo stesso ancoraggio in cui mezzo secolo prima Magellano aveva sedato l'ammutinamento delle sue navi — Drake convocò un tribunale sommario, mise sotto processo Doughty per congiura e ammutinamento, ottenne una condanna a morte e la fece eseguire lui stesso, decapitando il condannato con un colpo di spada.

L'episodio è ricordato come uno dei più drammatici della circumnavigazione. Drake vi giocò l'autorità sull'equipaggio in modo definitivo. Nessuno mise più in discussione i suoi ordini fino al ritorno in Inghilterra. Nello stesso porto, prima di ripartire, Drake ribattezzò la sua nave. La Pelican divenne la Golden Hind, la "cerva d'oro", in omaggio allo stemma di Sir Christopher Hatton, uno dei suoi finanziatori a corte. Con quel nome sarebbe passata alla storia.

Cavaliere della regina (aprile 1581)

Al ritorno Drake si trovò al centro di una tempesta politica. L'ambasciatore spagnolo a Londra, Bernardino de Mendoza, protestò formalmente per gli attacchi subiti dalla Corona

spagnola nelle acque del Pacifico e chiese la restituzione del bottino e la punizione del capitano. La regina Elisabetta si trovò davanti a una scelta delicata. Restituire il tesoro avrebbe significato riconoscere la legittimità delle rimostranze spagnole e ammettere la propria implicazione nella spedizione. Rifiutare significava avvicinarsi ancora di più alla guerra aperta con Filippo II.

Elisabetta scelse la terza via. Trattene il bottino, negoziò formalmente qualunque coinvolgimento nell'organizzazione della spedizione, e organizzò per Drake una pubblica cerimonia di consacrazione che rispondeva punto per punto alle accuse spagnole. Il 4 aprile 1581, a bordo della Golden Hind ancorata a Deptford, sul Tamigi, la regina in persona salì sul ponte del vascello e con il fioretto di un ambasciatore francese — dettaglio simbolico non casuale, perché la regina non voleva usare per l'occasione una spada inglese — nominò Francis Drake cavaliere. Era il modo più clamoroso di dichiarare che l'Inghilterra approvava tutto ciò che il suo