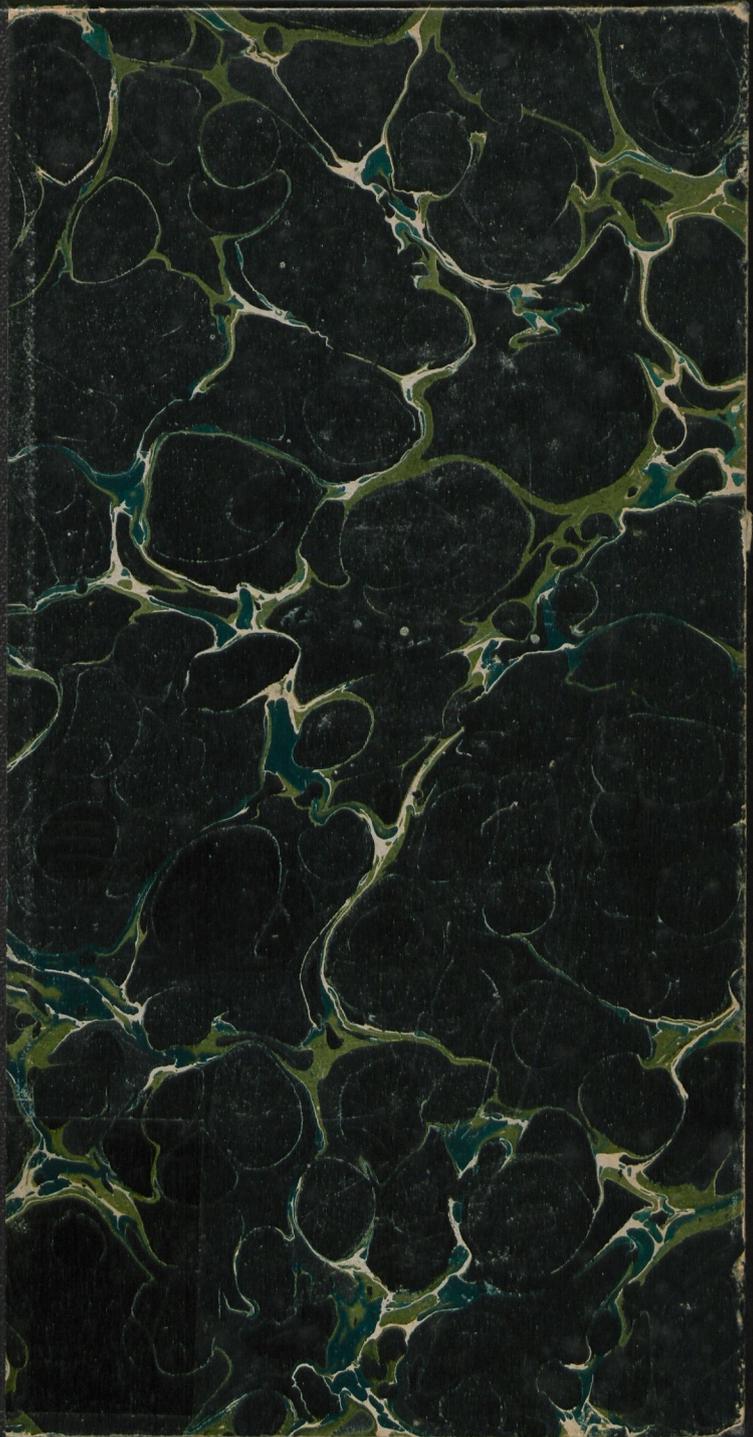


LA FAMIGLIA NELLE VICENDE MARINARE DELLA TRUOLLITANA

le  
8/1  
(2)









CAMILO MANFRONI  
L'ITALIA NELLE  
VICENDE MARINARE  
DELLA TRIPOLTANIA



M. GAVA SCIT

AIROLDI EDIT. A. XIV



DI PROSSIMA PUBBLICAZIONE  
IN QUESTA RACCOLTA :

ETTORE ROSSI, della R. Università di Roma: « *IL DOMINIO DEI CAVALIERI DI MALTA A TRIPOLI (1530 - 1551)* ».

SALVATORE AURIGEMMA, già R. Sovrintendente alle antichità della Tripolitania ed ora R. Sovrintendente alle Antichità dell' Emilia: « *I CAVALIERI GEROSOLIMITANI A TRIPOLI NEGLI ANNI 1530 - 1551* ». Estratto dell' « *Istoria della Sacra Religione et illustrissima Militia di San Giovanni Gerosolimitano* » di Giacomo Bosio, Roma, 1594 - 1602.

Queste due monografie formeranno un volume di circa pagg. 300.

OTTONE GABELLI, Direttore Generale degli Affari Generali, degli Studi e della Propaganda al Ministero delle Colonie: « *LE VICENDE POLITICO - MILITARI DELLA TRIPOLITANIA DAL 1919 AL 1923* ». Volume di circa pagg. 300.

ANGELO PICCIOLI: « *LA PACE DI OUCHY* ». Volume di circa pagg. 400, con illustrazioni e appendice documentaria.



№ 498/1 (2)





# STORIA DELLA LIBIA

SOTTO GLI AUSPICI

DI S. E.

ITALO BALBO

GOVERNATORE GENERALE

DELLA LIBIA

E

IL PATRONATO

DELL'ISTITUTO

COLONIALE FASCISTA

COLLEZIONE DIRETTA DA ANGELO PICCIOLI



STORIA DELLA LINGUA

PROPRIETÀ LETTERARIA  
RISERVATA



CAMILLO MANFRONI

1939/424

L' ITALIA  
NELLE VICENDE MARINARE  
DELLA TRIPOLITANIA

A. AIROLDI EDITORE INTRA  
MCMXXXV - XIII





①: Ne 438/1  
(2)

Leihgabe an die  
Deutsche Morgenländ. Gesellschaft



## I

Le relazioni marittime tra l'Italia e la regione tripolitana sono, per i tempi più remoti, assai oscure ed incerte. Nessun dubbio che, data la vicinanza e la relativa tranquillità del mare, che separa i due paesi, queste relazioni siano state molto frequenti: ma, come fu spesse volte osservato, mentre noi conosciamo con una certa ampiezza la storia della Cirenaica e le principali vicende, a cui nell'antichità fu soggetta, del vasto territorio ad occidente delle celebratissime *Arae Philenae* appena pochi, frammentari e mal sicuri accenni sono giunti fino a noi.

Per quello che le scarsissime fonti ci permettono di congetturare, alcuni punti della lunga costiera della Tripolitania fino all'odierna Tunisia orientale, cioè tra le due Sirti, vennero occupati da colonie fenicie, donde il nome che ebbero più tardi, presso i Romani, di Emporia Punica; ma quante precisamente esse fossero e quali le loro

vicende ci è ignoto. E' ormai comune opinione che, quando sorse a grande potenza Cartagine, quelle colonie finissero col diventare, se non proprio soggette, tributarie di quella. Di tutte, il più importante centro fu Lepcis o Leptis, il cui porto si narra fosse colmato dai Cartaginesi a cagione di rivalità commerciali, donde la congettura assai probabile che, prima di questa crudele azione, da Leptis si navigasse alle non lontane coste della Sicilia da un lato, della Grecia dall'altro.

Ed è anche probabile che a Leptis già sin dalla più remota antichità mettessero capo le carovane, che trasportavano alla costa le ricche merci dell'Africa equatoriale, attraverso il deserto. E come Leptis, ma in grado indubbiamente minore, Oea e Sabrata, anch'esse pare avessero non piccola prosperità marittima.

Durante il periodo di soggezione a Cartagine è anche assai probabile che le tre città e le altre minori fossero costrette a fornire uomini e denari alla dominante, e forse anche navi, sicchè non è da escludersi che genti della Tripolitania partecipassero alle imprese di Cartagine in Sicilia ed alle guerre puniche, e che, pur senza che ne rimanga speciale ricordo, nelle numerose battaglie navali, che si combatterono durante la prima guerra punica tra Roma e Cartagine, le genti che abitavano le coste della regione, che poi fu detta Tripolitania, e forse anche qualche tribù di Berberi da loro assoggettate, provassero la loro forza e la loro valentia contro i nostri antichi padri.



Dopo la seconda guerra punica la regione degli *Emporia* fu data a Massinissa, re della Numidia, e restò in possesso di lui e dei suoi successori; ma se, come i più opinano, quel possesso fosse più nominale che effettivo, ovvero si trattasse di vera soggezione, o almeno di condizione tributaria, ci è ignoto. Certo è che, durante la guerra giugurtina, come apprendiamo da Salustio, una delle città degli *Emporia*, Leptis, si staccò dalla soggezione al regno numidico, si gettò dalla parte di Roma, fornendo ai consoli e proconsoli romani aiuti di ogni genere contro i dominatori antichi.

Ond'è che, a guerra finita, venne ricompensata col titolo di *federata*, e forse ebbe anche protezione ed aiuto contro le sempre più pericolose e minacciose incursioni delle tribù dell'interno, le cui relazioni con le città costiere ci sono quasi intieramente sconosciute. Un passo però del grande storico romano, Tacito, viene a gettare qualche luce sulle relazioni anzidette: chè, secondo la notizia da lui fornitaci nelle sue *Historiae*, la città di *Oea*, in guerra con la rivale Leptis, avrebbe invocato l'aiuto dei Garamanti, una tra le più bellicose tribù della regione fezzanese, e questi, accolto l'invito, avrebbero occupato e devastato Leptis, donde a fatica vennero poi discacciati dalle coorti romane accorse. Ciò avvenne ai tempi dell'imperatore Vespasiano.

Già un secolo innanzi, infatti, quella che oggi è la Tripolitania, aveva cessato di appartenere al

regno di Numidia ed era diventata parte della provincia romana di Africa ; donde una diretta ingerenza di Roma nel governo e nella difesa della regione ; un accrescersi delle relazioni commerciali con Roma ; un presumibile rifiorire della navigazione, e molto probabilmente un affluire di cittadini romani, specialmente dell' Italia meridionale e della Sicilia, nelle città costiere. Lo stanziamento di una legione, che fu la III Augusta, con presidi stabiliti in parecchie oasi lungo la carovaniera della Fasania, giovò ad assicurare la regione dalle frequenti incursioni berbere, e a dare al paese una rinnovata prosperità, assicurando lo scambio dei prodotti.

Il periodo della maggiore prosperità per Leptis fu indubbiamente quello degli Antonini : e perciò sempre più facili, più frequenti, più attive le relazioni marittime con l' Italia.

Divenuta colonia, col nome di Ulpia Traiana, Leptis tornò ad essere un grande centro di prosperità e di vita. Gli scavi recentissimi eseguiti dal Romanelli e dal Bartoccini, e di cui si è reso conto nella Collezione di monografie coloniali, col titolo *Africa Italiana*, hanno messo in luce l'ampiezza e la ricchezza delle terme, degne di una grande città, con evidentissime prove che, non al capriccio di un conterraneo salito ai fastigi dell' impero, ma all' esistenza anteriore a quell' imperatore d' almeno un secolo, « di un centro di vita civile fervido nella sua attività » son dovute la ricchezza, il lusso, la grandiosità di quegli edifici. E la conseguenza che

logicamente se ne trae è che Leptis doveva essere una fiorentissima città, un porto frequentatissimo, e pertanto molto numerose ed importanti le relazioni marinare con le coste italiane.

Anche gli scavi e gli avanzi di Oea e di Sabrata, quantunque di minore importanza, attestano una ricchezza ed una vitalità veramente notevole, e che si spiega pensando che gradatamente, sotto l'egida di Roma, quelle città costiere vennero consolidandosi, e per effetto delle conquiste romane, attestate dalle opere di fortificazione, dalle necropoli, dalle rovine di edifici e di ville, poterono ritenersi sicure dalle incursioni delle tribù berbere. Assicurate le vie carovaniere, dovette svilupparsi in conseguenza un florido commercio, una marina mercantile.

Ma quella prosperità, durata poco più di due secoli, venne soffocata già nel IV secolo dell'era nostra da nuove incursioni. Poco sappiamo degli Asturiani, che durante il regno di Gioviano attaccarono Leptis ed Oea, saccheggiando e distruggendo: qualcuno li confonde coi Getuli; noi li conosciamo solo attraverso poche e scarse fonti, che ci informano di reclami mossi dagli abitanti di quelle città contro la colpevole inerzia del governatore romano.

Certo è che da questo momento incomincia lo spopolamento delle città, la decadenza dei commerci, forse anche (è preta congettura) l'inizio della pirateria ad opera di antichi coloni rimasti privi di altri mezzi di sussistenza. Del resto tutto



il periodo storico dal III al IV secolo dell'era nostra ci è quasi intieramente sconosciuto.

## II

L'invasione dei Vandali, avvenuta da occidente verso oriente per la lunga via Spagna - Mauritania, non raggiunse la regione tripolitana se non nel 455, cioè parecchi anni dopo che già era caduta Cartagine, perchè vi fu da parte delle forze romane una certa resistenza. Nè può dirsi che quei Barbari vi avessero stabile dimora; essi si limitarono a sottoporre la regione a tributo, ma degli elementi locali si servirono nelle loro incessanti incursioni attraverso il Mediterraneo, sulle coste della Sicilia e dell'Italia.

Un primo tentativo di combattere la potenza navale dei Vandali fu fatto dall'imperatore Giulio Maioriano (457 - 461) raccogliendo in Liguria una grossa armata navale, che egli si proponeva di condurre personalmente contro Genserico (secondo Procopio; si sarebbe egli stesso recato in Libia per verificare lo stato delle cose); ma lo colse la morte per tradimento, mentre si apparecchiava a partire.

Contro i Vandali e i loro soggetti libici, divenuti un vero flagello per il Mediterraneo, venne preparata dall'imperatore Leone I per invito di Ricimero, protettore dell'impero di Occidente, una grande spedizione navale. Va però qui osservato che Procopio chiama Mauri (*Maurusii*) tutti gli

abitanti berberi dell' Africa ad occidente della Cirenaica, e Libî tutti gli abitanti romani, o romanizzati della medesima regione, ond' è che è difficile comprendere dalle sue parole se anche quelli della provincia tripolitana siano compresi nella grande schiera dei pirati che da Genserico erano ogni anno inviati a saccheggiare e devastare la Sicilia, l'Italia, l'Ilirico, la Grecia e il Peloponneso.

L' impresa ordinata dall'imperatore Leone ebbe dapprima buon esito, perchè Eraclio, mandato da lui in Libia, prese Tripoli e le vicine città, e lasciate colà le navi, marciò per la via di terra verso Cartagine, dove Genserico aveva raccolto le sue forze, mentre un'altra armata attaccava la Sardegna, base delle operazioni vandaliche nel Tirreno, e il grosso delle forze navali greche, condotte da Basilisco, minacciava Cartagine.

L'esito della battaglia navale combattuta tra Vandali e Greci nelle acque cartaginesi fu disastrosa per questi ultimi, sia che, come dice Procopio, il comandante greco si lasciasse corrompere dall'oro di Genserico, sia che si lasciasse trarre in inganno dall'astuzia del re : certo è che di questa grande battaglia combattuta tra Greci e Vandali, ed a cui parteciparono Mauri e Libî, la conseguenza fu la perdita della Tripolitania già facilmente riconquistata ed il consolidamento della potenza dei Vandali.

Poco dopo tra l' Impero d' Oriente e i Vandali si venne ad una specie di pace, o meglio di armistizio, da cui però sembra fossero escluse le



province italiane dipendenti dall'Impero d'Occidente : sicchè ancora sotto gli ultimi imperatori (Antemio, Olibrio, Glicerio, ecc.) si hanno notizie di incursioni vandaliche nei mari d'Italia.

Le forze dei Vandali, sotto i successori di Genserico, furono principalmente rivolte contro i Berberi, ribellatisi e novamente fattisi minacciosi contro le città libiche, e contro la stessa Cartagine.

Specialmente sotto il regno di Trasamondo, (496 - 523 d. C.) le tribù della Tripolitania, sotto la guida di un Cabaon (che Procopio dice capo dei Maurusi intorno a Tripoli), si ribellarono : la lotta tra Berberi e Vandali fu violentissima; e Cabaon, le cui astuzie sono diffusamente narrate da Procopio, riportò una grandissima vittoria.

La potenza navale dei Vandali pare che non ne avesse molto a soffrire, perchè apprendiamo che durante il regno del successore di Trasamondo, Ilderico, i Goti signori dell'Italia non osarono vendicare le offese loro arrecate dai Vandali, non sentendosi abbastanza forti sul mare. E' di questo periodo una stretta alleanza ed amicizia fra i Vandali d'Africa e l'Impero d'Oriente, su cui regnava Giustino, ma che era amministrato e retto dal di lui nipote, Giustiniano.

La rivoluzione, che portò al trono vandalico Gelimero, fu, come è noto, il pretesto alla spedizione di Belisario contro i Vandali. Dal lungo e molto minuto racconto di Procopio, che fu in questa come nella successiva impresa d'Italia al fianco del grande generale bizantino, appare che, prima

ancora che la spedizione avesse luogo, Tripoli si ribellò ai Vandali per eccitamento di un Pudenzio (indubbiamente un discendente dai coloni romani) che, aiutato da una piccola schiera di Greci inviati da Giustiniano, non tardò a rendersi padrone di tutta la regione tripolitana.

L'armata navale greca, comandata dall'alessandrino Calonimo, era composta di 92 dromoni, oltre ad una grandissima flottiglia di navi da trasporto (500). Prima che essa arrivasse, i Vandali con un'armata di 120 navi avevano tentato di riconquistare la Sardegna che si era ribellata : ond'è che lo sbarco dei Bizantini potè esser fatto senza ostacoli, mentre i soldati, atterriti dalla fama di abilità navale dei Vandali, erano molto esitanti.

L'impresa di Belisario contro i Vandali si svolse tutta fuori del territorio della Tripolitania e perciò non rientra nei limiti di questa nostra memoria. Ricordiamo soltanto che Tripoli fece parte ormai del dominio bizantino, come la Sardegna, la Corsica e le terre d'Africa già soggette ai Vandali. Sappiamo da Procopio che dopo la battaglia di Tricamero, nella quale i Vandali furono battuti, Belisario inviò a Tripoli un piccolo corpo di Bizantini in soccorso di Pudenzio, che era molto tormentato dai soliti Maurisii.

La grande sollevazione dei Berberi, che ebbe luogo in Africa subito dopo la partenza di Belisario per Bisanzio, non sembra che dapprima toccasse la Tripolitania; la grande campagna chiusa a Burgaon con la vittoria del bizantino Salomone si svolse



tutta ad occidente dei nostri possedimenti odierni: solo è da ricordare la spedizione intrapresa da questo eunuco bizantino contro un nucleo di Berberi, deportati già dai Vandali in Sardegna (i Barbaricini?).

### III

Della Tripolitania si riparla soltanto verso il 544, quando cioè fu mandato da Giustiniano a governare Tripoli un nipote di Salomone, Sergio, mentre il fratello di lui ebbe il comando della Cirenaica (*Pentapoli*). Durante il suo governo le popolazioni berbere, che con nome nuovo Procopio chiama i Levati, attaccarono Leptis e vinsero in battaglia campale l'esercito bizantino, malcontento dei provvedimenti presi dal generale Salomone circa la ripartizione del bottino di guerra.

Nella minuta descrizione degli avvenimenti posteriori, fornitaci dal segretario di Belisario, il nome di Tripoli e delle altre città della regione tripolitana solo una volta compare a proposito dei soliti Levati, che dalla regione intorno a Tripoli mossero verso la Byzacena e si unirono ai ribelli contro l'imperatore (546 d. C.), ma furono vinti e dispersi.

In una parola ben poco ci è dato conoscere intorno alla storia politica e navale della Tripolitania durante la dominazione bizantina: solo per congettura possiamo credere che, quantunque

molestata seriamente dalle incursioni sempre più frequenti dei Berberi, la regione riprendesse una certa vitalità, e che, specialmente dopo la caduta del dominio degli Ostrogoti in Italia, si riallacciassero le relazioni marittime e commerciali con la Sicilia, la Calabria, la Puglia, che rimasero in potere dei Greci anche dopo la grande invasione dei Longobardi. Esse debbono aver mantenuto con la Tripolitania frequenti relazioni: ed è non improbabile congettura che nelle frequenti spedizioni di milizie bizantine in Africa, che Procopio ricorda, anche elementi siciliani e dell'Italia meridionale abbiano prestato servizio sulle navi da guerra, o almeno su quelle da trasporto.

Che poi il potere dell'imperatore sulla Tripolitania andasse sempre più diminuendo, sino a diventare soltanto nominale, sembra dimostrato dalla nessuna resistenza che questa regione fece alle prime invasioni arabiche.

Esse non ebbero dapprima come scopo la conquista, ma soltanto la preda. Vediamo infatti, attraverso le scarse fonti bizantine e le più abbondanti fonti arabiche, che, divenuti signori della Siria e dell'Egitto, i primi successori del Profeta affacciatisi al Mediterraneo, ma non ancora divenuti, come più tardi, padroni del mare, non osarono avventurarsi al di là della Cirenaica. Una prima incursione avvenne nell'anno 22 dell'egira (642) ad opera di Amru, il quale, impadronitosi dopo un mese d'assedio della città di Tripoli, ne distrusse una parte, ed edificò una moschea. Chi difendesse per un

mese la città non è detto nelle fonti arabe; probabilmente doveva esservi un presidio bizantino, a cui si associarono gli abitanti romanizzati, e forse qualche tribù berbera. Non sembra però che il comandante delle forze arabe lasciasse presidio nel paese : egli deve essersi subito ritirato, e solo tre anni dopo Abd Allah rioccupava Tripoli sottomettendola a gravissimo tributo.

In tutto questo primo periodo non consta che esistesse da parte degli Arabi una marina militare: le spedizioni appaiono fatte per la via di terra : ma i Greci dovevano avere delle navi, o almeno frequentare con navi i porti della Tripolitania, se si deve prestar fede all'episodio narratoci da un cronista arabo, da cui si deduce che i Greci venivano a caricare l'olio, di cui il paese ancora abbondava, pagandolo con buone monete d'oro.

Nella storia della prima conquista dell'Africa da parte degli Arabi il nome di Tripoli e della regione tripolitana compare soltanto quale territorio di passaggio delle successive invasioni, che nella seconda metà del secolo VII portarono gradatamente ed attraverso a lotte cruente con i presidî bizantini, e ancor più con le tribù berbere, alla conquista di tutta la regione costiera fino all'odierno Marocco. E certo l'Impero d'Oriente non si lasciò subito spogliare di questa importante zona territoriale, che, perduti ormai l'Egitto e la Siria, costituiva una abbastanza ricca provincia : e dalla Sicilia, specialmente minacciata, trasse numerose forze per opporle all'invasore.

Tra le non molte notizie che ci forniscono gli scrittori bizantini è degna di speciale considerazione quella che riguarda l'invio di una potente armata, preparata in Sicilia, e perciò con elementi prevalentemente italiani, nell'anno 689 - 90, mercè la quale fu temporaneamente rioccupata la regione di Barca, cioè la Cirenaica. Ne è improbabile che il ristabilimento dell'autorità imperiale in quella regione abbia portato seco anche il riacquisto di Tripoli.

Siamo appunto nel periodo, del resto assai poco noto, in cui l'insurrezione dei Berberi ebbe un momentaneo trionfo col celebre Coseila, che per qualche anno ebbe il dominio di tutta quella regione, che gli Arabi col nome comune di Africa (*Ifriqiya*) avevano conquistato. Di un'altra spedizione, anch'essa partita dalla Sicilia, si ha notizia in un periodo di poco posteriore, forse quel medesimo in cui una donna, la celebre *Kahina*, raccolse sotto il suo dominio la maggior parte delle tribù berbere e combattè virilmente contro gli Arabi.

Ma furono sforzi effimeri, chè il valoroso Hassân (*ibn - an Numan*), vinta ed uccisa la *Kahina*, spezzò per sempre la resistenza dei Berberi e dei Bizantini loro alleati e prese definitivo sicuro possesso di tutta la costa africana del Mediterraneo dall'Egitto al Marocco.

Pochi anni dopo, varcato lo stretto, con l'emiro Tarik, gli Arabi passavano in Spagna, abbattevano il regno visigotico, si estendevano fino ai Pirenei,



e al di là ancora in Francia, minacciando l'accerchiamento completo del Mediterraneo anche coi loro attacchi a Costantinopoli. Il fuoco greco e la spada di Carlo Martello, non senza grande pericolo, arrestarono quell'impeto; ma il Mediterraneo occidentale fu da quel momento, e per circa due secoli, in balia degli Arabi, e specialmente dopo che la Sicilia era caduta in potere della dinastia degli Aglabiti, stabilitisi a Cairuan (827 d. C.) che l'avevano conquistata con ripetuti assalti. In tutto questo periodo è raro trovare notizia di Tripoli e tanto meno delle sue relazioni navali con l'Italia.

L'unica che io sia riuscito a trovare riguarda un tal Hostanir o Mustaner, arabo residente a Tripoli, che nel 730 capitano una spedizione navale contro la Sicilia, ed avendo perduto per imperizia navi ed uomini venne fustigato. L'accento però, nella sua brevità, è molto importante, perchè ci permette di comprendere che a Tripoli esisteva un arsenale, un cantiere navale, che fu la base, se non di tutte, almeno di alcune spedizioni militari contro l'Italia.

Perchè, è qui opportuno ricordarlo, le fonti cristiane, quando parlano di invasioni arabe sono raramente precise: esse spesso omettono il luogo, donde gli invasori provenivano e la loro razza, o la setta a cui appartenevano, limitandosi a dire gli *Infedeli*, gli *Agareni*, i *seguaci di Maometto*, od altra siffatta generica denominazione. Ed alla stessa guisa le fonti arabe, quando parlano delle imprese navali contro i Cristiani, ovvero di azioni di

Cristiani contro di loro, molto spesso si contentano di indicarli con una parola generica : i Romani, (*Rûm*), il qual nome, se più propriamente si addice ai Bizantini, si applica però ai sudditi tutti, antichi e recenti, di Bisanzio, cioè a quelli di Sicilia, di Puglia, di Calabria, di Amalfi, di Napoli, e perfino a quelli di Venezia e delle città marinare dell'alto Tirreno.

Pertanto, se è da ritenersi che il centro delle operazioni navali contro la Sicilia prima, poi contro l'Italia, sia stata l'odierna Tunisia, è anche legittimo il credere che parecchie spedizioni partissero invece da Tripoli, tanto più che uno scrittore arabo, del secolo X, descrive Tripoli come uno dei più fiorenti mercati di schiavi cristiani, e specialmente di donne.

#### IV

Ma verso la fine del X secolo qualche raggio di luce in mezzo alle fitte tenebre ci è fornito da un curioso documento veneziano.

E' indiscutibile che marinai della Sicilia e dell'Italia meridionale, seguiti forse più tardi da quelli di Genova e di Pisa, si avventurarono a commerciare con le città del Magreb, compresa Tripoli, anche dopo l'invasione arabica; e che stabilirono coi capi locali, relazioni pacifiche di commercio, le quali perdurarono, salva qualche interruzione, anche quando i califfi erano in guerra con la Cristianità.



Duplice quindi l'aspetto che ci presenta questo periodo: mentre imperversa la guerra di corsa, e schiere sempre più fitte di predoni arabi, su agili navi, attaccano le nostre città costiere facendo razzie, trasportando schiavi gli abitanti, e mentre le nostre città marinare reagiscono e attaccano alla lor volta le città africane approfittando delle discordie intestine, troviamo notizie non infrequenti di relazioni commerciali.

Da un documento dell'anno 971 apprendiamo dunque che i sudditi del dogato veneziano frequentavano i porti dell'Africa soggetti agli Infedeli, e specialmente Mehedia e Tripoli, dove trasportavano legnami, ferro, armi; cioè del vero e proprio contrabbando di guerra, (perchè i Mussulmani difettavano di ferro e di legname da costruzione) e ciò in onta ai decreti pontifici, che vietavano sotto severissime pene di fornire agli Infedeli i mezzi di combattere i Cristiani.

Associandosi alle disposizioni dell'imperatore bizantino ed unendo alle pene ecclesiastiche severissime sanzioni civili, il doge Pietro Candiano IV, convocato un gran Consiglio, nel quale venne riconosciuto essere un gran peccato l'aiutare gli Infedeli, proibì di trasportare, vendere, e anche regalare (chè, per evitare la sanzione, poteva supporre che i mercanti fingessero di dare *gratis* la merce), armi, remi, legname da costruzione, tavole ecc. e stabilì che ciascuna nave salpante da Venezia per le terre degli Infedeli potesse portare solo le armi indispensabili per una eventuale difesa : e quanto

al legname, permise solo che si portassero a vendere tavole di lunghezza non superiore ai cinque piedi e di larghezza di mezza oncia (25 centimetri circa) e cioè di legname non servibile per le costruzioni navali. Permise inoltre il commercio di catini, conche, coppe ed altri oggetti di uso domestico.

Il documento per la storia marinara riguardante la Tripolitania è di singolare valore, perchè ci informa che a Venezia era pronta a salpare una nave diretta a Tripoli, e che il doge la fece scaricare di tutto il ferro e il legname grosso, permettendole di partire solo con gli oggetti minuti di legno.

E' questa la prima volta che il nome di Tripoli d'Africa si incontra nei documenti veneziani, ed è testimonianza preziosa dell'esistenza di questo commercio di contrabbando; ed è da credersi che in cambio di merci italiane le navi trasportassero in Italia le merci, che a Tripoli affluivano dall'Africa centrale e in modo particolare dal Fezzan.

Se le nostre fonti tacciono intorno al commercio delle città dell'Italia meridionale con Tripoli, non dobbiamo trarne la conclusione che questo commercio non esistesse; anzi tutta la storia delle relazioni di Napoli, di Gaeta, di Amalfi con gli Infedeli ci induce al contrario a ritenere che, ancor più frequenti di quelli veneziani fossero i traffici di queste città. E' noto infatti che esse tennero, almeno nel IX secolo e nel successivo, una politica non sempre ostile ai dominatori della Sicilia e del Magreb, e che spesse volte strinsero



alleanza con loro, suscitando le proteste, le minacce, le maledizioni dei Pontefici, perchè, vivendo esclusivamente di commercio marittimo, trovavano conveniente stare in pace con quei nemici della Cristianità, garantire le loro navi da assalti piratici, e guadagnare col commercio di merci, di cui gli Infedeli avevano assoluto bisogno.

## V

Un non improvviso, ma graduale mutamento avvenne sulla fine del secolo X : la Cristianità, che si era debolmente difesa dalle incursioni arabe, ma che non aveva mai cessato di reagire a quegli assalti, per impulso dei Pontefici, degli imperatori bizantini, del restaurato impero d'Occidente, prese vigorosamente l'offensiva contro gli Infedeli, approfittando delle discordie scoppiate tra loro per intolleranza religiosa. E la Sicilia prima, poi la Spagna, poi l'Africa, nei mari d'Occidente, come Creta nel Mediterraneo orientale, furono meta di spedizioni navali ad opera delle città marinare, cresciute di forza e di potenza, ora alleate fra loro, ora collegate con l'uno o l'altro dei due Imperi.

Per quel che riguarda la Tripolitania, soggetta alla dinastia dei Fatimiti fin dal sorgere di quella potente dinastia agli inizi del secolo X, e dopo parecchie gravi ribellioni e feroci repressioni, per qualche tempo sottomessa, noi sappiamo che passò sotto la dinastia degli Ziriti, dapprima governatori

in nome del califfo fatimita, ma poi gradatamente resisi di fatto indipendenti. E sappiamo altresì che in questo periodo vi fu una grande floridezza, dovuta principalmente al commercio con le città marinare italiane, nonchè al fatto che quelle città, e la non lontana isola delle Gerbe, e il litorale della odierna Tunisia orientale, con Sfax e Mehedia, furono scali della navigazione tra l'Egitto e la Spagna.

Condensando in pochi periodi le notizie che si possono racimolare negli scrittori arabi, scrive a questo proposito il Micacchi: « Non ostante l'anarchia da cui era travagliato (*si riferisce ai vari tentativi di sottrarsi al governo fatimita d'Egitto*) e le divisioni che ne furono conseguenza, il paese conservava ancora un notevole grado di prosperità e di ricchezza. I prodotti agricoli erano tuttavia abbondanti, fiorivano alcune industrie..., prosperava il commercio. Gli autori arabi ricordano le ricchezze che apportava alla Tripolitania la palma da datteri e la tessitura della lana e del cotone; e quanto al commercio, attestano che a Sirte, i cui mercanti non erano in fama di onestà, e a Tripoli, ove invece si portava negli affari grande correttezza, si scambiavano largamente i carichi delle merci europee (*leggi : italiane*) con quelli delle carovane provenienti dal Sud ».

Ma quella prosperità doveva subire un gravissimo colpo, allorchè, eccitati dal califfo fatimita, offeso dalla dichiarazione di indipendenza fatta dal governatore zirita El Moezz, si precipitarono



contro il Magreb le barbare e selvagge orde degli Arabi Beni Hilâl, Beni Zogba, Beni Suleim, tutto distruggendo e calpestando sotto le zampe dei loro focosi cavalli.

Devastata la Cirenaica, quei barbari assetati di preda e di strage penetrarono nella Tripolitania, donde poi mossero sulla città di Africa (Mehedia) e su Cairuan; e quantunque fossero ben presto scacciati dalle città e fossero respinti verso l'interno, dove si sovrapposero agli elementi berberi, fino a quel tempo rimasti pressochè indipendenti, il danno fu enorme; e le lotte fra le tribù e il potere dominante nell'interno furono continue, incessanti, apportatrici di rilevantissimi danni materiali. E mentre le dissensioni e le guerre intestine indebolivano sempre più la già spezzata compagine dell'Islamismo africano, si veniva compiendo ad opera dei Normanni, aiutati dalle città marinare del settentrione, la conquista della Sicilia; e si costituiva, non senza gravi lotte, la unità politica dell'Italia meridionale sotto la dinastia degli Altavilla.

E' facile comprendere quale enorme influenza avessero questi avvenimenti sulle relazioni fra gli stati africani, compreso Tripoli, e la Cristianità. Mentre prima l'Italia meridionale era divisa tra Greci, Longobardi, città marinare fattesi indipendenti e tra loro discordi, e perciò non in grado di difendersi dalle incursioni piratesche dei Mussulmani di Sicilia e d'Africa, nella seconda metà del secolo XI, dal 1060 in poi, la Sicilia era liberata dal giogo, e la Casa di Altavilla, scacciati i Greci,

sottomessi i principati longobardi, costrette con la forza le città marinare a riconoscere la sua dominazione, formava, per la prima volta dopo la caduta dell'Impero Romano, un regno, che, riunendo ed amalgamando le forze marinare della grande isola di Sicilia, di Napoli, di Amalfi, di Gaeta, di Bari, di Otranto, poteva ormai dominare il mare africano. D'altra parte Genova e Pisa, acquistata l'indipendenza effettiva, se non ancora nominale, iniziavano per conto loro quella serie di campagne contro gli Arabi, che dovevano dare loro il possesso della Sardegna e permettere loro di attaccare i predoni nei loro stessi nidi ed infligger loro memorabili sconfitte.

Quantunque non riguardino direttamente Tripoli, è innegabile che sulla potenza marinara della città, un di così infesta ai Cristiani, devono aver esercitato influsso deleterio e la spedizione pisano-genovese di Sardegna del 1015-16 contro Mugahid di Denia, e la spedizione pisana contro Bona del 1034, e la spedizione pisana di Palermo in aiuto del conte Ruggero normanno, nel 1063 contro il principe zirita Moezz-ibn-Badis, e sopra tutto l'impresa collettiva contro Temim, principe zirita di Mehedia. Certo è che di spedizioni tripoline contro l'Italia non si parla più; che la pirateria così infesta sembra intieramente cessata (purtroppo essa riprese vita parecchi secoli più tardi!), e che il Mediterraneo centrale, già lago arabo, venne trasformandosi in lago italiano.



## VI

Indubbiamente, allorchè si inizia l'èra delle Crociate nell'ultimo decennio del secolo XI, la potenza navale arabica è da considerarsi infranta; nè tarderà molto che su quei medesimi porti, da cui movevano i legni piratici ed a cui ritornavano carichi di preda e di schiavi, sventolerà la bandiera della Croce.

Ruggero I, conte di Sicilia, aveva sempre mantenuto relazioni amichevoli con la dinastia zirita di Mehedia. Ruggero II, gran conte, rinnovò più volte i trattati di amicizia e di commercio con quei sovrani; da Tripoli fino a Tunisi una fitta rete di relazioni commerciali si era stabilita con la Sicilia, con Amalfi, con Gaeta, con Trani, con Bari. E documenti di carattere geografico ci inducono a credere che anche i monaci dell'abbazia di Cava (dei Tirreni) trafficassero con navi di loro proprietà coi paesi africani.

Devesi poi relegare tra le invenzioni tendenziose quel passo del cronista mussulmano Ibn Khaldun, che affermava avere il figlio di Temim, 1107-1116) costretto i Franchi (Normanni?), i Genovesi, i Sardi a pagargli tributo. A meno che quell'autore, del resto coscienzioso, non voglia intendere per *tributo* quella somma modesta che le nostre città marinare pagavano in cambio della concessione di fondachi e di veri e propri quartieri nei porti principali, dove esercitavano il loro commercio,

godendo speciali privilegi ed esenzioni parziali o totali da dazi.

Il più antico documento di queste relazioni è del 1157 ed è, non un trattato vero e proprio, ma una lettera dell'emiro di Tunisi Abd Allah all'arcivescovo di Pisa, in cui si accenna, come a cosa notoria e già antica, alla residenza in Tunisi di una vera e propria colonia pisana, composta di mercanti con le loro famiglie, i loro impiegati, i loro servi, tutti godenti notevoli privilegi e franchigie. Quando avesse inizio questa colonia, e se essa fosse la prima, o se, come alcuni credono, altre se ne fossero fondate precedentemente in Africa, è argomento assai discusso, ma pel quale non si è ancora giunti a conclusioni.

E' però assai probabile che la prima origine delle colonie africane debba porsi al tempo dell'intervento normanno nelle lotte tra le dinastie africane.

Ruggero II il normanno, divenuto re di Sicilia, iniziò infatti una politica tendente ad assicurarsi il protettorato, o almeno la protezione — e quindi il dominio indiretto — della costiera d'Africa che si stendeva di fronte alla sua isola.

Già i Normanni, ai tempi di Ruggero I, avevano costretto gli Arabi occupanti l'isola di Malta a farsi loro tributari (1091) e costituita colà una base navale per l'armata, che in parte non piccola era formata da elementi arabi, più o meno sinceramente convertiti alla fede cristiana. E già nel 1117 Ruggero II, messosi d'accordo col governatore di Gabes, aveva fatto una spedizione verso quella città;

ma, come può comprendersi attraverso al discorde racconto dei cronisti arabi (le fonti cristiane tacciono), l'impresa fallì, probabilmente perchè le forze terrestri del principe zirita erano superiori alle normanne.

Una seconda spedizione, avvenuta in epoca non precisata e in località africana non indicata (a Tripoli?) ebbe pure esito non felice.

A pochi anni di distanza (1123), provocato a quel che sembra da una incursione sulle coste calabresi, Ruggero II attaccò Mehèdia; ma la sua armata, che i cronisti arabi dicono poderosissima, presa da panico durante uno sbarco, avrebbe preso la fuga. Naturalmente di tutte queste imprese poco felici non si ha menzione nelle fonti normanne, e dobbiamo fidarci delle fonti arabe, sempre sospette, almeno, di esagerazione.

Parrebbe che ne seguisse una guerra navale, con sbarchi di Saraceni in Italia, con nuovi attacchi di Normanni a Malta, con un'alleanza di Ruggero II con il conte di Barcellona, anch'egli guerreggiante con la dinastia degli Ziriti.

Distratto poi da altre imprese (contro Napoli, che dovette infine sottomettersi, e contro i baroni normanni ribellatisi), Ruggero II per qualche tempo abbandonò l'idea di sottomettere l'Africa, ma quando egli ebbe domato ogni ribellione e si fu assicurato il possesso delle città marinare del mezzodì, riprese i suoi piani di conquista.

Prima a cadere in suo potere fu l'isola delle Gerbe, di fronte a Gabes, e sempre considerata

come facente parte del territorio della Tripolitania (1135). Sembra che ciò avvenisse perchè il principe zirita, che regnava a Mehedia, aveva invocato il soccorso del re Ruggero contro l'emiro di Bugia, suo nemico.

Per il momento, distratto da altre cure, il re normanno si limitò a questi possessi, che gli davano però, insieme con Malta, l'assoluto dominio del mare africano; ma nel 1142, assicuratosi l'incontrastato dominio dell'Italia meridionale, rivolse nuovamente il pensiero all'Africa. Sotto il comando del suo grande ammiraglio, Giorgio d'Antiochia, l'armata navale di Sicilia obbligò il sultano di Mehedia a riconoscersi vassallo del re Ruggero e l'anno dopo tentò Tripoli, il cui governatore si considerava quasi come indipendente dal sultano zirita di Mehedia. Pare che questa volta l'intervento siciliano fosse sollecitato dall'emiro di Gabes, desideroso di sottrarsi alla dominazione zirita.

L'impresa fallì, perchè mentre già le milizie siciliane sbarcate sotto le mura stringevano la città di Tripoli di vigoroso assedio e stavano per costringerla alla capitolazione, comparvero le tribù berbere dei dintorni in gran numero e sopraffecero gli assalitori, obbligandoli ad imbarcarsi in fretta, abbandonando cavalli, tende, armi.

A pochi anni di distanza Giorgio d'Antiochia si procurò un'altra buona base, occupando l'isola di Cherchena (1145); e nell'anno successivo mosse di nuovo risolutamente contro Tripoli con un'armata, che i cronisti arabi dicono di 200 navi.



Ibn al Atir, che è la fonte principale nostra, ci fa sapere che in quel momento Tripoli era lacerata da discordie tra le sette religiose che si contendevano la supremazia; sicchè i Normanni, che sul principio avevano trovato energica resistenza, ad un tratto s'accorsero che i difensori avevano abbandonato le mura, e fu loro facile di impadronirsi della città, che sottoposero a un orrendo saccheggio.

Saziata la prima avidità delle ciurme, Giorgio concesse l'*aman* (il perdono); e, rafforzate le mura, lasciato un piccolo presidio siciliano, in cui pare non mancassero i mussulmani convertiti, riammessa in città la popolazione fuggiasca, ripartì, affidando il governo ad un indigeno, Abu Iaja, appartenente ai Beni Matrub.

Per ripopolare la città, che era stata terribilmente devastata, sembra che Ruggero II inviasse laggiù numerosi mussulmani di Sicilia. Il porto di Tripoli fu aperto al commercio dei Siciliani e dei Napoletani non solo, ma anche di genti di altre regioni marinare d'Italia, opportunamente richiamate colà da speciali concessioni, sicchè in pochissimo tempo Tripoli divenne un notevole emporio commerciale per gli Italiani. Il celebre arabo Edrisi, contemporaneo di Ruggero, alla cui corte visse e lavorò alla sua grande opera geografica, parlando di Tripoli ci racconta che essa era una città prospera e ricca, e che la sua marina numerosa faceva attivissimi traffici coi porti della Sicilia e specialmente con Siracusa.

L'acquisto delle Gerbe e di Tripoli non rimase isolato : l'anno 1147 la città di Gabes fu temporaneamente occupata per spontanea dedizione dell'emiro al re normanno; ma riperduta subito dopo per sollevazione degli abitanti. Nel 1148 l'ammiraglio Giorgio d'Antiochia con una fortunata campagna s'impadronì di Mehedia, di Sfax, di Susa : ond'è che da Tripoli fin quasi a Tunisi tutto il litorale africano fu sotto la sovranità del re normanno.

Non sembra però che l'occupazione si spingesse verso l'interno; anzi, se si leggono attentamente le fonti, si comprende come le forze normanne si limitassero a presidiare le città costiere. Quali fossero le relazioni con le tribù dell'interno ci è assolutamente ignoto.

Ad ogni modo la costituzione di forti nuclei cristiani e latini (anche se l'elemento prevalente non era latino, ma di origine arabica) lungo il litorale africano segna nella storia marinara un'epoca notevolissima. Può credersi che il re normanno avesse vaste idee su quei possedimenti, perchè dopo una breve interruzione, dovuta ad una guerra scoppiata tra lui e l'imperatore bizantino Manuele Commeno, venne ripresa la campagna africana. Sotto il comando del successore di Giorgio d'Antiochia, il rinnegato Filippo di Mehedia, si intrapresero altre spedizioni, che portarono all'occupazione di alcuni altri punti della costa del Magreb da Tunisi, che fu assoggettata ad un annuo tributo (ma forse non occupata stabilmente) fino a Bona (1153). L'impresa di Bona è specialmente ricordata nelle



fonti, perchè il re Ruggero, indispettito per lo scarso bottino fatto e per la soverchia indulgenza del suo ammiraglio, sospettando, a torto od a ragione, della fedeltà di lui e credendolo d'accordo coi suoi ex - correligionari, lo fece bruciar vivo.

## VII

Morendo nel 1154, Ruggero, che aveva assunto il titolo di re dell'Africa, lasciava al suo successore Guglielmo una vastissima zona costiera, che si estendeva dalla Tripolitania all'odierna Algeria, in parte militarmente occupata, in parte soltanto tributaria.

Ma Guglielmo non seppe conservare quel ricco e superbo dominio, che io oserei chiamare coloniale, visto che, per Tripoli almeno, abbiamo la prova di un vero trapianto di popolazione cristianizzata. Egli abbandonò infatti quella politica, che aveva fatto la gloria e il vanto di Ruggero II presso tutti gli scrittori mussulmani, come Ibn el Athir, Tigiani e Ibn Kaldun, per cui, oltre alla moderazione delle imposte, alla sicurezza, alla disciplina, al rispetto per i costumi e le consuetudini locali, il massimo riguardo e la massima tolleranza era usata nelle questioni religiose, da cui erano travagliate le popolazioni africane.

D'altro lato si addensava contro i suoi possessi una gravissima minaccia, quella della setta degli Almoad. Già nel 1152 Abd el Mumen si era

impadronito di Bona; proseguendo la sua marcia trionfale, lenta ma sicura, dal Magreb occidentale (Algeria) egli si avanzò verso la Tunisia. Tunisi cadde in suo potere, Mehedia fu assediata, Sfax ed altre città della costa scacciarono i governatori nominati dal re normanno e si diedero con entusiasmo al nuovo dominatore, circondato dall'aureola di santità (1156).

Il re Guglielmo, tutto occupato nelle lotte baronali, che misero a repentaglio il suo trono e dalle minacce di invasione dell'imperatore Federico Barbarossa, trascurò, o non poté curare troppo, le colonie africane. Leggiamo infatti che per liberare dall'assedio Mehedia fu mandata un'armata navale, che portò rifornimenti, e riprese Zavila, che era quasi un sobborgo di Mehedia (1157): ma di altri provvedimenti di difesa delle colonie non troviamo traccia.

Per ciò che riguarda Tripoli, siamo abbastanza informati. Il governatore cristiano della città, sentendo addensarsi il pericolo almohade, aveva ordinato che dai pulpiti delle moschee fosse lanciato l'anatema contro l'invasore, e ciò contro il patto stipulato nel 1146, allorchè Giorgio d'Antiochia conquistò la città, che non fossero i cittadini costretti in questioni religiose a fare o a dire cose contrarie ai loro sentimenti.

Vero è che si trattava, più che di questione religiosa, di questione politica, perchè gli Almoadi predicavano la guerra santa contro i Cristiani: ma il governatore, sentendosi minacciare l'abbandono



della città da parte di tutta la popolazione, credette opportuno di cedere e di rinunciare alle sue ordinanze. Ma non giovò: lo sceicco, Zezia-ibn Matrûb, accordatosi con i suoi, deliberò di sbarazzarsi del presidio siciliano, attirandolo di notte in un'imboscata. Infatti con funi e travi asserragliarono le vie durante l'oscurità, poi alzarono grida di rivolta. I Siciliani, montati a cavallo, uscirono in furia dal castello contro i sollevati, e senza accorgersi degli sbarramenti andarono ad urtare contro di essi, perdettero i cavalli e furono catturati o massacrati.

La dominazione normanna a Tripoli così cessò; e poco tempo dopo tutto il resto delle colonie di Africa cadde, meno Mehedia, che si difese strenuamente e fu assediata per molti mesi dall'esercito almoade, condotto dal suo capo personalmente.

Alla difesa di Mehedia fu inviata dal re Guglielmo un'armata di ben 120 galee sotto il comando dell'eunuco Pietro; e qui v'ha notevole divergenza tra le fonti arabe e le normanne.

Ugo Falcando narra che Pietro, anch'esso un rinnegato, tradì la causa cristiana e si mise in fuga inseguito dall'armata almoade di sessanta galee; invece le fonti arabe assai concisamente narrano che l'armata siciliana, a causa di una violentissima tempesta si avanzò verso Mehedia in gran disordine e sparpagliata, e che, approfittando di quella fortunata circostanza, gli Almoadi le uscirono incontro, quantunque con forze inferiori, e le misero in rotta.

Il presidio di Mehedia, dopo avere ancora resistito a lungo, capitolò, ottenendo di poter tornare in Sicilia. Sembra che il sovrano almoade, cui re Guglielmo aveva rivolto la minaccia di massacrare tutti i mussulmani di Sicilia, fosse indotto ad accettare quel patto; ma le navi che trasportavano in patria l'eroico presidio in gran parte naufragarono.

Ci si domanda come mai re Guglielmo rinunziasse ad ogni proposito di riconquista di Tripoli e delle altre città costiere. La risposta ce la dà il Falcando, il quale narra come alla corte di Sicilia gli eunuchi spadroneggianti impedirono con ogni sorta d'intrighi che si mandassero nuove spedizioni. Secondo questa fonte, del resto molto tendenziosa, il re considerava gli acquisti africani fatti da suo padre come dannosi, perchè non rendevano nulla e costavano molto.

### VIII

Per molto tempo pare che anche le relazioni commerciali tra i nuovi dominatori del Magreb e gli Stati marinari d'Italia fossero interrotte, e che l'intolleranza religiosa fosse di ostacolo agli scambi. Fece però eccezione Genova, che con Abd-el Mumen stipulò trattati di commercio, che permettevano l'annuo invio di galee taride, o da carico, così a Tunisi, come a Tripoli, a Bugia, a Ceuta, come risulta da documenti ed atti notarili. Per Tripoli sappiamo che si fecero viaggi commerciali



dal 1157 al 1164. Più tardi apprendiamo che anche i Pisani entrarono in relazione col figlio di Abd - el Mumem, Abu Jacub Jussuf, e sappiamo che essi avevano traffici anche con Tripoli, come con altri porti del vasto stato almoade; è anzi specificato che una nave pisana, la quale trasportava grano, venne catturata da un legno tripolino, per cui i magistrati pisani ricorsero al principe invocando i trattati esistenti tra lui e la loro città, e che si estendevano a tutto il vasto dominio almoade.

Più tardi però il celebre sultano Al Mansur, figlio di Jacub, limitò a soli quattro porti africani i privilegi pisani, oltre al porto spagnuolo di Almeria; e cioè a Ceuta, Orano, Bugia e Tunisi. Non si parla più di Tripoli, ma, poichè il trattato porta la data del 1186 e noi sappiamo che in quel tempo la città e la regione tutta tripolina erano cadute in potere di un avventuriero armeno, alleato degli Almoravidi, e che questi non fu schiacciato e vinto da Al Mansur se non l'anno successivo 1187 nella battaglia di Hamma, è plausibile la congettura che il silenzio del trattato pisano, riguardo a Tripoli, sia dovuto non già all'esclusione voluta dal Sultano, ma al fatto che, quando stipulava il trattato, egli non era in possesso di Tripoli.

Questa considerazione è sfuggita al diligentissimo Mas Latrie, il quale si meraviglia che nel trattato, edito dall'Amari, non si parli di Tripoli e di Mehedia.

Qualche anno prima (1181) il re Guglielmo II di Sicilia aveva ottenuto, non già la restituzione di



Mehedia e Zavila, ma il permesso per i suoi sudditi di trafficare in quei porti : anche qui il silenzio riguardo a Tripoli si spiega pensando che in quel tempo Tripoli non apparteneva al sovrano almoade.

Migliorarono ancora le relazioni tra gli Stati marinari italiani ed il Magreb nel XIII secolo, quando Abu-Zacaria, fondatore della dinastia Hafside, ebbe assunto il titolo di emiro d'Africa (1229). Egli strinse trattati con Venezia, con Federico II di Sicilia, con Pisa, con Genova; notevole fra tutti il trattato con Pisa, nel quale si concedeva a questa città di stabilire delle vere e proprie colonie commerciali nei suoi possedimenti. Insieme con Gabes, Sfax, Mehedia e Tunisi è qui ricordato anche Tripoli. Lo stesso deve dirsi di Genova, i cui stabilimenti commerciali appaiono lungo tutta la costa del grande dominio di Abu Zacaria, con magistrati propri (consoli), i quali avevano giurisdizione su tutti i loro concittadini, amministravano il *fondaco* a cui era aggregata una piccola chiesa. Fondachi e consoli avevano certamente a Tripoli i Genovesi, i Pisani, i Veneziani; più tardi, caduta Pisa in potere di Firenze, i Fiorentini: e come a Tripoli, così a Tunisi, a Gabes, a Sfax, a Bona, a Bugia.

In base ai trattati, i nostri connazionali godevano speciali riduzioni nei dazi di importazione ed esportazione; ma, convien dirlo onestamente, spesso i trattati erano violati da azioni violente di equipaggi indisciplinati, che si abbandonavano ad atti illeciti, suscitando le proteste e le rappresaglie dei sudditi del sultano.

Una pagina veramente trista della nostra storia è quella della pirateria, esercitata per lo più da gente che le intestine discordie costringevano ad espatriare : ma talvolta anche da gente che aveva in patria stabile dimora e che, senza curarsi degli interessi dei concittadini e del pericolo a cui li esponevano, si gettavano, senza riguardo alcuno, *alla busca*, catturando navi mussulmane, impadronendosi di merci altrui. La pirateria, osserva giustamente il Mas Latrie, è stato il flagello permanente ed irrimediabile del Medio Evo; la causa della rottura dei trattati e dei pericoli delle colonie; di proteste e rappresaglie senza numero; e, aggiungeremo noi, la causa per cui il nome cristiano fu maledetto e disprezzato dalle popolazioni africane.

I governi si obbligavano con trattati a dar la caccia ai pirati, a punire severamente quelli che fossero convinti di violare i patti : ma il più delle volte essi erano disarmati di fronte a simili misfatti, e dovevano tollerare, chiedere scusa, offrire riparazioni.

Naturalmente è da credere che una interruzione, più o meno duratura, delle relazioni cordiali avvenisse quando fatti politico - militari di grande importanza venivano a minacciare la pace.

Soprattutto memorabile per le sue conseguenze fu la spedizione crociata di Luigi IX, il santo, contro Tunisi nell'anno 1270.

Essa dovette per necessità interrompere ogni commercio, specialmente quello dei Genovesi, che

avevano fornito al re la maggior parte delle navi, ma che furono indignatissimi quando seppero che, non in Terra Santa, ma a Tunisi il re di Francia intendeva di sbarcare.

Dalla spedizione però seppe trarre profitto il fratello di San Luigi, Carlo d'Angiò, che, arrivato quando già suo fratello era morto, riuscì a farsi raddoppiare quella specie di tributo che i sovrani di Tunisi pagavano al re di Sicilia fin dai tempi dei Normanni per il permesso di rifornirsi di grano nell'isola. Non sappiamo precisamente quale effetto la spedizione di Luigi IX abbia avuto sulle relazioni delle repubbliche italiane con Tripoli.

D'altra parte la storia di Tripoli presenta così frequenti, così violente mutazioni politiche, ora interamente soggetta al regno almoade, ora ribelle, ora semi-indipendente con un governatore autonomo, (più volte gli stessi Almoadi la considerarono come nemica), che la validità dei trattati veniva ad essere interrotta.

Di una impresa militare a Tripoli ci parlano alcune fonti.

Nell'anno 688 dell'egira, (cioè nel 1289) un'armata del re di Sicilia, venuta in soccorso di un principe Otman, della casa almoade, per ben tre giorni assediò Tripoli, sbarcò milizie, finchè, avendo gli abitanti riconosciuto l'autorità di Otman, i Siciliani si imbarcarono e tornarono in patria. Nessun dubbio che si tratti dell'armata del re Giacomo d'Aragona, comandata da Ruggero di Lauria, il quale, col solito suo sistema di esercitare i suoi



equipaggi e di procurar loro facile preda, come già aveva precedentemente fatto, occupando l'isola delle Gerbe (1284), così ora raccolse a Tripoli larghissime prede con una scorreria nell'interno del paese e si fece poi pagare grosse somme dal principe a cui aveva prestato aiuto, e che con le sue navi egli aveva aiutato a riacquistare il potere.

Del resto il re di Sicilia aveva ormai un possesso sulla costa tripolina, l'isola delle Gerbe, conquistata dall'ammiraglio siciliano, e fortificata nel 1289 in modo tale, che, dice il cronista arabo, incuteva il terrore a tutte le popolazioni vicine. E' noto come l'ammiraglio nel 1295 si facesse concedere in feudo quell'isola dal papa Bonifacio VIII, pagando un censo alla Camera Apostolica, e come un tentativo di riacquisto dell'isola fatto dal re di Tunisi nel 1306 fallisse per l'arrivo di una potente squadra condotta da Ruggerone, figlio di Ruggero. In quella occasione sembra che agli ordini del re di Tunisi si trovasse una grossa schiera di Cristiani, che combatterono valorosamente contro i Siciliani.

## IX

Fermiamoci un istante sulla sorte dell'isola delle Gerbe, che, come abbiamo già osservato, faceva parte allora del territorio della Tripolitania. Per difendere l'isola dai ripetuti attacchi dei Tripolini e degli insorti isolani, Corrado Lancia, tutore



di Ruggero III, infeudò l'isola al re di Sicilia, Federico. Per suo ordine furono fatte parecchie spedizioni, le prime assai sfortunate: più tardi assunse il comando il famoso cronista catalano Raimondo Muntaner, il quale domò i ribelli; e poi in seguito ad un loro ritorno offensivo, li massacrò tutti, trasportando schiavi in Sicilia i bambini e le donne (1311). Egli restò signore dell'isola sotto la sovranità del re di Sicilia, ripopolandola con genti fatte venire da Tripoli. Dopo tre anni abbandonò il potere al re di Sicilia, e in questo modo l'isola passò sotto il dominio diretto della Corona.

Il mal governo dei Siciliani inviati a governare le Gerbe provocò nuove insurrezioni, alle quali non mancò il favore dei nemici del re aragonese; sappiamo infatti che navi di Roberto d'Angiò, re di Napoli e navi di Genova (in quegli anni Roberto aveva la signoria di Genova ed era in guerra con Federico di Sicilia) aiutarono i ribelli fornendo loro le armi e impedendo al re di Sicilia di vettoagliare il presidio bloccato nei forti.

In questo modo l'isola delle Gerbe e quella di Cherchena di bel nuovo furono perdute: il comandante del presidio, Pietro di Saragozza, fu lapidato con suo figlio dalla popolazione.

Più volte i re di Sicilia tentarono il riacquisto dell'isola, ma sempre invano, come vedremo.

Per quel che riguarda Tripoli, sappiamo che gli abitanti, a dispetto dei trattati conchiusi dalle potenze cristiane col loro alto signore, il sovrano di Tunisi, spesso si permettevano di catturare i

Cristiani che naufragavano sulle coste e di impadronirsi delle loro merci. Ciò risulta da documenti, che ci fanno conoscere i reclami presentati e le promesse di soddisfazione date dal sovrano.

Un fatto molto caratteristico, e che serve a darci un'idea delle violenze piratesche, a cui si abbandonavano spesso in Africa i Cristiani, è l'*impresa* di Filippo D'Oria del 1355, celebrata (secondo me, a torto) dal D'Annunzio nella Canzone del Sangue. Per comprenderne tutta la importanza occorre ricordare che a Genova, decaduta ormai e quasi scomparsa la marina di Stato, quando occorreva armare navi da guerra per qualche impresa si ricorreva ai privati armatori, che a loro spese (spesso facendo società, o *maona*, come con termine derivato dall'arabo si soleva dire) provvedevano a tutto l'armamento, salvo a rimborsarsi poi con la preda fatta sul nemico.

Genova, che era in guerra nel 1355 col re di Aragona, il quale aveva posto piede in Sardegna, volle armare una spedizione, per quei tempi, abbastanza considerevole, di sedici galee.

Filippo D'Oria se ne assunse il carico, ma, fallito lo scopo per cui la spedizione era stata fatta, correva rischio di rimetterci le spese. Egli allora, senza chiedere il consenso di Genova, andò *in busca*; e saputo che a Tripoli era accaduta una rivoluzione delle solite ed aveva usurpato il potere un Mohammed ibn - Tabet, concepì l'idea di approfittare delle circostanze per arricchirsi a spese degli Infedeli. Non è escluso che egli si fosse messo



d'accordo con l'emiro di Tunisi, a cui premeva di punire il ribelle; ma certo egli esagerò nelle violenze e nelle spogliazioni.

Si presentò, secondo raccontano le fonti nostrane, in veste d'amico a Tripoli; esplorò accuratamente le difese della piazza, la forza della guarnigione, lo stato degli animi, poi finse di ripartire dopo essersi rifornito di viveri; ma ad alta notte ritornò, sbarcò gli equipaggi, assalì ad un tempo le navi tripoline all'ancora e la fortezza, che, sguernita di difensori, fu tosto presa. Ibn Tabet fuggì insieme con una parte della popolazione: chi restò fu ucciso o fatto prigioniero; in totale il D'Oria caricò sulle sue galee ben 7000 tra donne, bambini e uomini. Un orribile saccheggio fu allora compiuto; e, prova evidente della floridezza di Tripoli, la preda salì a cifre per quei tempi ingentissime.

Infatti, se dobbiam credere al fiorentino Villani, i *maonesi* si divisero l'ingentissima somma di 1.800.000 fiorini d'oro, senza tener conto di ciò che tutti i membri della spedizione, dal vogatore e dal supersaliente fino al comito ed al padrone di galea, tennero per sè, sottraendolo alla massa.

Se le cifre non sono esagerate, Tripoli doveva a quei tempi essere una città opulentissima.

Filippo D'Oria non aveva, nè poteva avere, alcuna intenzione di conservare un possesso che avrebbe richiesto forze considerevoli per difenderlo da inevitabili attacchi di Arabi e di Berberi. Pensò quindi di sbarazzarsene al più presto, tanto più che la sua città natale, per scagionarsi dall'accusa di



complicità ed evitare rappresaglie contro i Genovesi stabiliti nelle altre città del Magreb, si affrettò a sconfessare l'opera di lui ed a metterlo al bando insieme con tutti gli altri membri della maona.

Egli pertanto si affrettò a cedere alle insistenze di Abu Abba ibn Mesci, che governava Gabes e gli vendette Tripoli per una grossa somma, che il principe in parte sborsò egli stesso.

Le conseguenze dell'atto di pirateria compiuto dal D'Oria non sembra fossero così gravi, come si potrebbe credere : il fatto che Tripoli era, quando fu assalita, in mano di un usurpatore, il *jabbro saracino ingordo* del D'Annunzio, e quindi in istato di ostilità verso l'emiro di Tunisi, attenuò i risentimenti di questo, se pure, come potrebbe sospettarsi, il D'Oria non fu da lui incoraggiato. Ma la compassione per i Tripolini fatti prigionieri e venduti come schiavi ebbe una certa eco in tutto il mondo mussulmano e rese difficili per qualche tempo le relazioni commerciali tra Cristiani e Mussulmani d'Africa.

Tripoli restò qualche anno in potere del signore di Gabes, che l'aveva riscattata, e poi di suo figlio : ma una delle infinite ribellioni scoppiò nel 1370, e il figlio dell'antico usurpatore, Ibn Tabet, di nome Abu Bekr, riprese il potere; più abile però di suo padre, fece atto di sottomissione al sultano di Tunisi, gli pagò tributo e fu riconosciuto suo vassallo.

X

Ad ogni modo il sultano di Tunisi non cessò mai di dichiararsi signore di Tripoli. In realtà nel trattato di commercio che Venezia stipulò nel 1350 col signore di Tripoli, di Gabes, di Sfax, delle Gerbe e delle Cherchene, egli non è nominato; ma non tardò a riprendere l'alta sovranità. Quel trattato è molto importante perchè segna il limite orientale del dominio; vi si dice infatti che ai Veneziani è concessa libertà di navigazione e di commercio da Misurata a Sfax. Si concede loro in quell'atto il diritto di avere un fondaco a Tripoli (uno dei principali articoli di esportazione veneziana era il vetro, sotto forma di bicchieri, di coppe, di anfore che, non solo si vendeva nella regione, ma era trasportato dalle carovane sino al Fezzan e più in là); di tenere un console, che esercitasse la sua giurisdizione su tutti i membri della colonia e su quei Veneziani o sudditi di Venezia che vi giungevano per mare. Nel documento stesso si parla di agevolazioni doganali, in particolare modo per il sale.

Apprendiamo anche che, per diffidenza verso i marinai cristiani, si usava a Tripoli e negli altri porti di togliere timone e vele ad ogni nave che arrivava per impedire che partisse all'improvviso e senza pagare i diritti doganali. Ora Bernabò Girardo, inviato veneziano, riuscì ad ottenere che per Venezia questa disonorevole usanza fosse abolita e sostituita invece da una cauzione in denaro.



Anche molto notevole è il patto che permetteva ai Veneziani di far coniare a Tripoli monete d'oro (bisanti arabi) con il conio dell'emiro.

Ma le buone relazioni erano spesso interrotte da azioni piratesche. E' notevole il fatto che la pirateria viene di nuovo esercitata dai Mussulmani, mentre pareva cessata dal secolo XIII in poi. Non solo lungo la costa dell'odierna Algeria, a Bugia, a Bona, ma anche nel Magreb orientale, a Mehedia, a Tabarca, alle Cherchene, a Tripoli sono segnalati nel XIV secolo veri nidi di pirati, che si spingevano fino sulle coste italiane a saccheggiare, che attaccavano le navi da commercio, che facevano mercato di schiavi cristiani.

E già nel 1362 Venezia, dopo molti vani reclami, inviava un suo ambasciatore a presentare speciale protesta per le ingiurie, i sequestri di navi, la cattura di equipaggi compiute dai sudditi del sultano di Tunisi, compresi quelli di Tripoli, ed a chiedere compenso per i danni subiti.

Pochi anni dopo sappiamo che Pisani ed Aragonesi di Sicilia, infastiditi dalle molestie dei predoni, mandarono un ambasciatore a Tunisi per richiedere la liberazione dei prigionieri catturati e per rinnovare su nuove basi un accordo commerciale, mentre Genova per proteggere le sue coste iniziò una serie di crociere lungo la costa, dalla Tripolitania all'Algeria, spesso catturando qualche legno piratico, e nel 1383 mandava ambasciatori a Tunisi per la liberazione dei prigionieri delle due parti.

Ma continuando le incursioni piratesche, si tentò un accordo tra le varie potenze marine per distruggere quei nidi. Le rivalità tra Genova e Venezia impedirono che quest'ultima entrasse nella lega, quantunque dapprima essa avesse promesso di concorrere alla spedizione con cinque galere. La spedizione fu fatta da privati armatori di Pisa, con cinque galere, mentre la regina Maria d'Aragona affidava il comando di tre galee a Manfredi di Chiaramonte per un'azione risolutiva. Genova diede a Raffaele Adorno, fratello del doge, ben dodici galee. Si trattava dunque di una impresa collettiva, nella quale però gli interessi delle varie potenze erano divergenti. I Siciliani miravano a riprendere possesso dell'isola delle Gerbe: Genovesi e Pisani pensavano a distruggere i nidi di pirati ed a rifarsi dei danni subiti. Ad un certo momento i Genovesi si ritirarono, perchè il sultano pagò loro una larga indennità e rimborsò le spese d'armamento; i Pisani fecero altrettanto. I Siciliani invece posero di nuovo piede nell'isola delle Gerbe e il Chiaramonte si fece investire della sovranità dell'isola (anno 1388).

Ecco di nuovo imbrigliata Tripoli e la sua marina dalla guarnigione siciliana alle Gerbe: ma senza forze navali permanenti il possesso dell'isola era privo di ogni valore. Pertanto la pirateria continuò ad imperversare; soltanto essa si spostò un po' più verso occidente, danneggiando le coste anche della Francia. Ciò provocò le ire del re Carlo VI, al quale i Genovesi inviarono ambasciatori, invitan-



dolo a cooperare con loro alla lotta contro quei predoni. Erano i tempi in cui la Francia veniva preparando la sua futura dominazione a Genova; e perciò l'accordo fu presto concluso. La spedizione ebbe l'aspetto di una crociata contro gli infedeli; in realtà essa tendeva a restituire a Genova la sicurezza del suo commercio africano.

Giovanni Centurione comandò la squadra navale : comandava le forze da sbarco, costituite da cavalieri francesi, fra cui il valoroso Coucy, il duca di Borbone, zio del re Carlo VI: facevano parte di quelle forze anche il conte di Derby ed altri cavalieri inglesi, perchè era stata conchiusa recentemente una tregua tra la Francia e l'Inghilterra (1390). L'armata si diresse, non già a Tripoli, ma a Mehedia, ritenuta il focolare più pericoloso della pirateria : ma, opportunamente soccorsa dall'emiro di Tunisi, quella piazza resistette all'investimento; ed anzi le forze da sbarco dovettero alla loro volta sostenere i ripetuti attacchi delle tribù magrebine, accorse alla difesa sotto gli ordini del figlio o nipote dell'emiro.

La spedizione, dopo due mesi d'assedio e di combattimenti, si trovava a mal partito: i Genovesi seppero trarre profitto dalla situazione per indurre il sovrano di Mehedia a venire ad accordi, obbligandosi a pagare alla città di Genova, in quindici anni, una grossa somma di indennità per i danni sofferti ad opera dei pirati. I Francesi furono obbligati a ritirarsi con grande sdegno del re Carlo.

Ma se Genova aveva accomodato le sue vertenze con il principale sovrano del Magreb orientale, Pisani e Siciliani si trovarono esposti ad una più terribile e più rovinosa guerra di corsa da parte dei sudditi del sovrano di Tunisi: la Sicilia vide rinnovarsi le incursioni e le devastazioni. Corsari tunisini e tripolini infestarono il basso Tirreno, rendendo pericolosa la navigazione: l'isola delle Gerbe fu assalita e rioccupata dagli infedeli: a Tripoli, a Mehedia, a Tunisi, a Gabes gli Italiani, catturati in mare o sulle coste e ridotti in schiavitù, furono numerosissimi; Siracusa nel 1393 fu devastata e messa a sacco.

Le nostre città procurarono di concludere accordi col sovrano di Tunisi, ma non fu facile: i Pisani solo nel 1397, e sconfessando la partecipazione dei loro concittadini alle precedenti imprese, poterono riavere i loro fondachi e il permesso di frequentare i porti dello Stato (Tripoli compresa) coi loro legni di commercio, ma a condizione che il console pisano fosse ritenuto responsabile dei danni cagionati dai suoi concittadini.

Venezia, rimasta estranea alla guerra, poté ottenere più presto il rinnovamento dei vecchi trattati (1392) e liberare un piccolo numero di Veneziani, o sudditi della repubblica, che i corsari avevano catturato, pagando una somma, a titolo di donativo.

Quanto alla Sicilia, Martino d'Aragona il vecchio, governando l'isola in nome di suo figlio, Martino I, inviò più volte ambasciatori per trattare accordi; ma, sia per le condizioni interne del regno,

sia per la questione pregiudiziale della occupazione delle Gerbe, non potè mai venire ad accordi. Solo quando, in seguito ad una rivolta, l'isola fu perduta, il re cercò di riaverla, negoziando con l'emiro di Tripoli, diventato, al solito, ribelle al sultano tunisino, e sotto la cui protezione si erano messi gli abitanti delle Gerbe.

E' certamente da riferirsi a questo periodo (1393) la notizia che troviamo in cronache siciliane che a Tripoli fu alzata la bandiera del re di Sicilia. E' dubbio se realmente il fatto sia avvenuto : è tuttavia non improbabile che, per difendersi dall'attacco dell'emiro di Tunisi, l'emiro ribelle abbia invocato l'aiuto del re Martino e alzata la sua bandiera. Ma il re, che certamente aveva inviato a Tripoli in quella occasione degli ambasciatori, non potè inviare gli aiuti, e perciò la dominazione siciliana a Tripoli può credersi che si sia limitata all'innalzamento temporaneo della bandiera.

Sappiamo infatti che, sotto il regno di Martino il giovane, succeduto nel 1395, perduta definitivamente l'isola delle Gerbe, si trattò la pace, o meglio una tregua, col sovrano di Tunisi, ritornato anche in possesso di Tripoli, senza però che si venisse ad un accordo definitivo. Quando Alfonso d'Aragona riunì sul suo capo le due corone di Napoli e di Sicilia, la lotta tra il regno di Sicilia e quello di Tunisi fu ripresa con novello vigore. Il vicerè e governatore della Sicilia, Pietro d'Aragona, diresse personalmente una spedizione navale, che non raggiunse lo scopo di rioccupare l'isola delle Gerbe,



ma saccheggiò Cherchena, e minacciò Tunisi, costringendo l'emiro a restituire (non sappiamo se con o senza riscatto) i molti Cristiani sudditi siciliani e napoletani che erano schiavi in tutto il suo regno (1424).

Più tardi lo stesso re Alfonso capitano una spedizione alle Gerbe; ma i soccorsi inviati tempestivamente dal sultano costrinsero il re aragonese a ritirarsi. Sembra che, in seguito a questo scacco, egli ritenesse necessario riprender le trattative per la pace, che non sappiamo però quale esito avessero.

## XI

Fra i documenti pubblicati dall'Amari, dal Mas Latrie e da altri per questo periodo di tempo, meritano di essere ricordati quelli che attestano l'esistenza di vere e proprie linee di navigazione *statali* tra le nostre città marinare e il reame di Tunisi, con scalo a Tripoli.

I primi a istituire queste linee pare fossero i Veneziani, i quali ogni anno, all'aprirsi della buona stagione, mettevano all'incanto un certo numero di *galee da mercato*, che, agli ordini di un capitano e armate in modo da potersi difendere dai pirati, dovevano dirigersi con carichi di merce verso ben determinate mete, con orari e scali rigorosamente prestabiliti, per poi tornare, anche ad epoca fissa, a Venezia con altre merci caricate nei porti toccati.



Si chiamavano *mude*, e generalmente ve ne erano due ogni anno per ciascuna delle seguenti destinazioni : Mar Nero, Costantinopoli, Egitto, Barberia, Francia, Fiandre, Inghilterra.

A noi interessa soltanto la muda di Barberia, i cui scali erano Siracusa, Tripoli, Gerbe, Tunisi, Bugia, Algeri, Orano e nel Marocco Peñon de Velez. Al ritorno era prescritto invece uno scalo o due nei porti mediterranei della Spagna e poi una fermata a Tunisi, donde la muda doveva direttamente tornare in patria.

Di guisa che, in tempi normali, due volte all'anno, le galee di mercato di Venezia toccavano Tripoli, dove scaricavano damaschi, fustagni, stoffe di vario genere, per lo più provenienti dalla Lombardia, e caricavano poi olio, oro barbaresco, penne, cera ed altri prodotti della Libia e del Fezzan.

Oltre a questa linea ve n'era poi un'altra, detta di *traffico*, la quale toccava i principali scali del Magreb e li collegava con Alessandria d'Egitto. Queste galee, in genere soltanto due, partendo da Venezia approdavano ad Alessandria, scaricavano le merci veneziane, caricavano quelle destinate alla Tripolitania, alla Tunisia, all'Algeria; poi rifacevano in senso inverso la strada medesima, portando in Egitto le merci della Barberia; infine caricavano ad Alessandria le merci destinate all'Italia. Su queste galee viaggiavano anche i pellegrini del Magreb diretti alla Mecca o reduci dalla santa città.

Grandissima importanza annettevano e il sultano d'Egitto e i principi della Barberia a queste

due linee di navigazione, e specialmente alla seconda, come quella che costituiva il più sicuro, se non il più economico mezzo di comunicazione tra i porti d'Egitto e quelli del Maghreb. E si capisce come cercassero di evitare le complicazioni guerresche, che potevano interrompere la navigazione.

Venezia infatti, a seconda delle notizie che i suoi consoli le trasmettevano, permetteva o negava la licenza di navigazione, o, per essere più esatti, escludeva dall'incanto quelle linee o quegli scali, che presentassero pericoli di cattura o di ostilità.

Ed è non inutile aggiungere che, se aperto l'incanto, esso andava deserto perchè gli appaltatori delle linee temevano i rischi di guerra, il Senato soleva concedere dei premi di navigazione; cioè, invece di riscuotere il prezzo d'affitto delle galere, che erano di proprietà dell'arsenale, sussidiava gli appaltatori per incoraggiarli a navigare: salvo a vietare la navigazione, se i pericoli di guerra erano evidenti.

Queste linee durarono per tutto il secolo XV e in parte anche nei primi anni del XVI: ma l'infierire della pirateria, l'impoverimento del paese, le guerre che funestarono Venezia, e sopra tutto la occupazione di Tripoli e di altri porti ad opera della Spagna, come vedremo più innanzi, indussero Venezia a sospendere il servizio, poi ad abolirlo. Ed è anche da ricordare, che, pochi anni dopo l'occupazione spagnuola di Tripoli, cioè nel 1518, il Senato dava al suo ambasciatore presso Carlo V istruzioni perchè movesse reclamo per le esorbitanti tariffe doganali imposte da Orano a Tripoli



dalla Spagna, tariffe che rendevano impossibile il trasporto di merci. E si capisce che, se al tempo dell'indipendenza della Barberia, il dazio del 10 per cento ad valorem era tollerabile, un dazio del 20 per cento, e anche più, divenisse disastroso.

Genova non consta avesse linee fisse di navigazione : i suoi sistemi erano radicalmente diversi da quelli di Venezia; la navigazione era libera, in mano di privati : sappiamo che numerose navi frequentavano il porto di Tripoli, ma non ci consta che questa frequenza fosse periodica o regolata da norme speciali.

Dell'esistenza di un frequente traffico, esercitato dai Genovesi sulle coste del Magreb, si hanno numerose testimonianze; e basti citare una nota di reclami presentata l'anno 1452 a Genova da un inviato del sultano Abu Omar di Tunisi, in cui fra gli altri gravi casi di truffa, commessa a danno dei Mussulmani da armatori genovesi, si cita il caso di un capitano che, avendo caricato a Tunisi grano a destinazione di Tripoli per conto di mercanti arabi, volse invece la prua verso Genova, vendendo a suo profitto il carico. Prova evidente che il servizio di trasporto da e per Tripoli era esercitato anche dai Genovesi. Un altro reclamo riguardava la moneta falsa spacciata da alcuni Genovesi a Sfax ed a Tripoli.

Firenze invece, da quando si fu assicurata il possesso di Pisa e di Livorno (1421) adottò in parte i sistemi veneziani, facendo una concorrenza spietata alla città delle lagune.

Il suo Consolato del Mare, magistratura preposta a tutti i servizi marittimi, istituì due linee di navigazione per le galee di traffico: una per la *Barberia alta*, che è quella che a noi interessa, con scali a Gaeta, Napoli, Salerno, Palermo, Trapani, Tunisi e Tripoli: linea cioè che raccoglieva oltre ai panni ed alle altre merci toscane, i prodotti dell'Italia meridionale e della Sicilia, che trasportava nei due porti principali del Magreb orientale, le cui merci poi (cera, cuoio, datteri, pelli, penne di struzzo, polvere d'oro ecc.) portava in Sicilia, nel Napoletano, in Toscana.

L'altra linea, detta di Barberia di Ponente, toccava la Francia mediterranea, Barcellona, le Baleari, il Marocco e l'Algeria. Ma più tardi, e dopo una lunga interruzione delle due linee dovuta alle guerre d'Italia e ad altre difficoltà, vediamo che le due linee si fusero in una sola, con esclusione di Tripoli, forse perchè questa città, servita dalle galee veneziane, non offriva sufficiente lucro per altri concorrenti.

Infatti, nell'appendice ai *Diplomi Arabi* dell'archivio di Firenze, editi da Michele Amari, si trova l'elenco degli scali della nuova linea, ridotti per l'Africa come segue: Tunisi, Bona, Collo, Bugia, Orano, One, Al Cud; cioè tutti gli scali dell'Algeria e del Marocco e, unico scalo del Magreb orientale, Tunisi. Esaminando poi la serie dei trattati conclusi dalla città di Firenze incominciando da quello del 1421-23, che è il primo, vediamo che la città toscana si sostituì intieramente a Pisa anche nel



possesto dei fondachi, nella giurisdizione consolare, ed è da credere che implicitamente fosse compreso anche il fondaco e il consolato di Tripoli.

## XII

Ma si avvicinava per l'Africa un nuovo periodo : quello dell'occupazione europea, di cui rimangono ancora nei *Presidios* del Marocco gli ultimi avanzi.

Primi all'occupazione, mossi da sentimenti religiosi e da ragioni commerciali e politiche, furono come è noto, i Portoghesi che, regnando Giovanni I, conquistarono Ceuta dove stabilirono una base terrestre e marittima per la guerra contro gli Infedeli (1419); e successivamente Tangeri, ed altre piazze forti tanto sull'Oceano come nel Mediterraneo. Seguirono ai Portoghesi i Castigliani, che, in guerra coi re mussulmani di Granata, tentarono di occupare alcune posizioni sulla costa marocchina : ma non vi riuscirono durevolmente se non quando l'unione della corona di Castiglia e quella d'Aragona per il matrimonio di Isabella e di Ferdinando non accrebbe le forze e permise l'occupazione di Melilla e di altre piazze (1482), divenute basi navali per la crociera tendente a rompere le comunicazioni tra i Mussulmani di Spagna e quelli d'Africa.

Caduta Granata, le imprese vennero continuate per impulso del card. Ximenes, in seguito alla

nuova insurrezione di Granata agli inizi del secolo XVI. Vennero, una dopo l'altra, occupate le posizioni di Mers el Kébir, di Peñon de Velez de la Gomera (1505); venne poi la volta di Orano (1509), di Bugia (1510) e di altri porti algerini, mentre la stessa Algeri si offrì di pagare tributo, e il sultano di Tunisi fece altrettanto. Il terrore delle armi di Spagna, signora ormai di Napoli, della Sicilia, della Sardegna, si estese a tutta l'Africa.

E Tripoli fu delle città africane d'Oriente quella che più a lungo, e con effetti più profondi, ebbe a sentire il peso della dominazione spagnuola.

L'impresa di Tripoli fu certamente legata alle precedenti; ma ebbe moventi e impulsi particolari; fu cioè l'effetto, non tanto di quel moto generale che ebbe origine in Ispagna, quanto invece dalla vecchia, ma sempre rinnovata questione di sicurezza della Sicilia, di difesa dell'isola da quel ripullulare della pirateria magrebina, cui le rinnovate lotte tra la Cristianità e il Maomettismo, in Oriente come in Occidente, avevano dato un pretesto, una specie di ragione d'essere.

L'impresa fu fatta, sì, con bandiera di Spagna ed agli ordini di capitani spagnoli: ma fu opera prevalentemente di marinai italiani, o meglio siciliani. Base di operazione fu Siracusa; viveri, armi, munizioni furono apparecchiate in Sicilia: il vicerè di Sicilia soprintese alla preparazione dell'impresa. L'armata navale era composta di dieci galee e di trenta caravelle, oltre a cinquanta navi da carico,

munte però di artiglieria (*barze*), e ad un numero grande di brigantini, fuste ed altre navi minori, tutte siciliane.

La relazione spedita il 29 luglio del 1510 da Pietro Navarro al vicerè di Sicilia, ed a noi pervenuta anche attraverso i diari di Marin Sanuto, e più ancora le lettere inviate da Battistino De Tonsis a Girolamo Adorno, edite nel 1912 da Mario Longhena, ci fanno conoscere molti particolari interessanti. Sappiamo, per esempio, che dopo aver toccato Malta, dove si aggiunsero all'armata alcune fuste isolate e dove si imbarcarono, dei piloti, buoni conoscitori delle coste della Barberia, l'armata navale fece vela per Tripoli.

Sappiamo pure che tra le dieci galee ve ne erano due dei genovesi Battista e Galazzo Giustiniani, che il De Tonsis dice *armate per forza*, cioè come può interpretarsi logicamente <sup>(1)</sup>, sottoposte ad *embargo* nei porti di Sicilia e costrette a seguire la spedizione, perchè il loro armamento completava le forze del vicereame riconosciute insufficienti.

Dalle stesse lettere apprendiamo che tra la fanteria da sbarco v'erano 3000 Italiani stipendiati, cioè di quei *venturieri* che si trovavano nel XVI secolo in tutti gli eserciti, così di Francia come di Spagna: che le galee furono adoperate alla faticosa opera di rimorchio delle navi, per causa del vento

<sup>(1)</sup> Non oserei però escludere che quel *per forza* possa essere interpretato in tutt'altro modo, e cioè che le ciurme fossero, non di uomini liberi, ma di forzati, di condannati al remo.

contrario; che per inesperienza dei piloti e per contrarietà di vento e violenza di correnti, la spedizione si trovò all'alba del giorno di S. M. Maddalena (22 luglio) molto lontano dal punto stabilito per lo sbarco, sicchè fu necessario perdere molto tempo per raggiungerlo. Quando finalmente le navi rimorchiate e le galee rimorchianti raggiunsero la opportuna posizione, tutte le fanterie, che erano state fatte passare sulle galee e le altre navi di minor pescagione, si gettarono in acqua protette dal tiro delle artiglierie delle navi. In breve tempo ben 6000 uomini furono a terra, senza che la guarnigione di Tripoli facesse seria opposizione. Gli Arabi si limitarono infatti a *volteggiare* con la loro cavalleria senza attaccare. Il comandante dello sbarco lasciò tre riparti (*squadroncelli*) a presidio della base di sbarco: e mandò altre otto compagnie all'attacco. Sembra che fossero anche sbarcati alcuni pezzi di artiglieria per bombardare le mura, dalle quali si rispondeva con bombarde, archi e balestre. Fra il Castello e la *porta arabica* venne piantata dagli assalitori la prima bandiera cristiana: e allora i difensori si chiusero nel castello, nella grande moschea, mentre parte difendeva ancora la porta marina (*bab el bahr*), ma vennero alfine sopraffatti dopo vigorosa resistenza.

Il Navarro, scrivendo al vicerè di Sicilia, con evidente esagerazione dice che gli Arabi ebbero cinquemila morti e più: con maggior rispetto della verità il De Tonsis riduce le perdite nemiche a *duemila* persone, e delle perdite cristiane, che il



Navarro dice *poche*, ci dà la cifra di 150. Quanto ai prigionieri, il Navarro parla di seimila, dei quali si fece mercato in Sicilia. Il principe Abdallah fu condotto in Sicilia, dove restò prigioniero.

Il resto della popolazione riuscì a fuggire verso le vicine oasi.

La città fu momentaneamente governata da una commissione di cui fu capo il maestro di campo. Si poterono catturare, non solo le poche navi ancorate nel porto, ma anche alcune altre, che pochi giorni dopo la conquista spagnuola si presentarono nel porto ignorando il mutamento avvenuto.

Poichè l'isola di Gerbe era considerata una dipendenza di Tripoli ed offriva inoltre un'ottima base navale nel canale che la separa dalla terra ferma, fu deliberata dal Navarro una spedizione per conquistarla, dopo che un tentativo di indurre il presidio alla resa era fallito. Ricevuti i rinforzi, che si erano chiesti al vicerè di Sicilia, l'armata fece uno sbarco il 30 agosto: ma all'attacco della celebre Rocchetta accadde un combattimento assai poco fortunato per i Cristiani, che, assetati, oppressi dal caldo e dalla fatica, vennero assaliti e messi in fuga da una sortita degli Arabi.

La descrizione di questo disastro, che ebbe grande eco nell'esercito spagnuolo (si rammenti il proverbio *Las Gelves, mare, malas son a gañare*, che doveva avere cinquant'anni dopo così dolorosa conferma) è molto impressionante nelle lettere del De Tonsis e negli Annali del Féraud: specialmente degna di nota la crudeltà dei marinai, che



respingevano a colpi di lancia i soldati fuggiaschi, perchè, essendo esaurita la provvista d'acqua, temevano di non averne abbastanza per il ritorno.

Le perdite tra morti e prigionieri ascesero a mille uomini : più grave danno fu l'offuscamento della fama militare degli Spagnuoli. Anche la piccola guarnigione, lasciata nell'isola di Cherchena, ottimo approdo per l'armata, fu poco dopo massacrata dagli Arabi : altri gravi danni patì l'armata nel ritorno in Sicilia a causa delle tempeste.

Ma l'acquisto di Tripoli compensò largamente quei danni : la città fu aggregata politicamente ed amministrativamente al regno di Sicilia, ed ebbe un governatore, che attese a fortificarla e ad allargare il territorio, ora trattando, ora combattendo con le popolazioni delle vicine oasi.

Il sistema monopolistico adottato dagli Spagnuoli non giovò però alla città, che, se accrebbe la sua importanza come base navale, perdette ogni floridezza commerciale in seguito alla chiusura del porto alle navi delle altre potenze cristiane del Mediterraneo.

### XIII

La repubblica di Venezia, le cui galee di traffico frequentavano, come dicemmo, quello scalo e servivano di collegamento tra i vari porti della Barberia, chiese invano più volte a Ferdinando il Cattolico prima, a Carlo V più tardi, che le sue galee



fossero ammesse al commercio di Tripoli, dimostrando quanti danni derivassero dal divieto di approdo e quali guadagni avrebbe fatto la Spagna coi dazi di importazione e di esportazione; ma ogni trattativa sembra fallisse. Sicchè può dirsi che sotto l'aspetto commerciale la conquista di Tripoli contribuì in parte alla rovina di Venezia, perchè fu contemporanea allo sfruttamento della via marittima alle Indie fatta dai Portoghesi.

Ma ancora più di questi avvenimenti, due nuovi gravi fatti diedero, subito dopo l'acquisto di Tripoli, un nuovo aspetto al Mediterraneo, un nuovo indirizzo alla storia marinara: l'estendersi della potenza dei Turchi Osmani dall'Asia all'Africa con la conquista dell'Egitto, e lo stabilirsi ad Algeri di quel terribile ed audacissimo pirata, che fu Kair-ed-Din, il Barbarossa. Insieme col fratello, Arudi, dopo aver occupato l'isola delle Gerbe (1513) ed aver conquistato Gigelli ed Algeri, di cui suo fratello si proclamò re, ed aver respinto tutte le armate spagnole inviate contro di lui, (1516), rimasto sovrano di Algeri in seguito alla morte del fratello (1518), invocò contro le forze cristiane, tendenti a rovesciarlo dal trono, l'aiuto e la protezione del sultano dei Turchi Osmani, riconoscendolo come alto signore di Algeri, pagandogli tributo, obbligandosi ad aiutarlo con le sue forze navali, e ricevendo da lui in cambio il titolo di luogotenente generale del Sultano in Africa.

Da quel giorno (nov. 1519) nessun luogo della lunga costiera mediterranea soggetta alla Spagna,

anzi, eccettuata la Francia, nessun paese cristiano del Mediterraneo occidentale fu più sicuro dagli attacchi delle galee e delle galeotte algerine; la più terribile pirateria si scatenò contro le navi da commercio solcanti il Mediterraneo : le città, le riviere furono esposte ad improvvisi attacchi : migliaia di Cristiani furono trascinati come schiavi sui mercati dell'Africa.

Mentre le armate navali di Spagna e dei suoi possedimenti italiani, Napoli e Sicilia specialmente, con le continue crociere invano tentavano di arginare, se non di sopprimere, quelle violenze, Tripoli costituiva per la Spagna una magnifica ed importantissima base navale, un baluardo di un notevole valore; ma, distratti da altre cure, gli Spagnuoli si limitarono a difenderlo, e non se ne servirono come avrebbero dovuto e potuto, come non difesero sufficientemente l'isola delle Gerbe (ricaduta nel 1520 in loro potere per un improvviso colpo di mano), come non difesero il Peñon de Velez, ed altre forti posizioni del Mediterraneo.

Ma nel 1530, allorchè venne investito del possesso di Malta (feudo del regno di Sicilia) l'Ordine dei Cavalieri dell'Ospedale, o di S. Giovanni, che era stato scacciato, dopo memorabile assedio ed una strenua resistenza ai Turchi dall'isola di Rodi (1522) anche la difesa di Tripoli venne affidata ai Cavalieri.

Ci informano le notizie storiche dell'Ordine che già nel 1524 era stato ventilato il disegno di uno stabilimento dei Cavalieri a Tripoli, e che a



questo scopo era stata inviata una commissione di otto Cavalieri perchè visitasse la piazza forte e riferisse sullo stato delle fortificazioni. La relazione da loro scritta è per noi importante, perchè ci mostra che le opere difensive, specialmente dal mare, fatte dagli Spagnuoli, non erano in grado di resistere ad un attacco fatto con mezzi simili a quelli che i Turchi avevano usato nell'assedio di Rodi.

L'Ordine, appena in possesso di Tripoli, si diede alacramente all'opera di migliorare le fortificazioni e così pure di allargare la sua sfera di azione lungo le coste, e all'interno. Nella quale seconda opera trovò ben presto ostacolo in un celebre pirata, soprannominato *Scacciadiavoli*, che, stabilitosi a Tagiura, incominciò a molestare Tripoli. I Cavalieri si posero d'accordo con Muley-Assan, sovrano di Tunisi, e provocarono una spedizione, che però ebbe esito infelice: quando poi Tunisi venne occupata dal Barbarossa, la condizione di Tripoli si fece più pericolosa.

E pertanto con la piccola squadra navale che i Cavalieri avevano creata a Malta e con la quale già avevano partecipato ad altre imprese navali per difendere il Mediterraneo dai pirati, essi si unirono nel 1535 alla spedizione capitanata da Andrea D'Oria per scacciare da Tunisi il terribile Barbarossa.

L'impresa, come è notissimo, ebbe esito favorevole: ma una parte dei compagni del Barbarossa, fuggendo da Tunisi, si insediò a Tagiura, ed accrebbe quindi nelle immediate vicinanze di

Tripoli gli ostacoli alla espansione dello stabilimento cristiano. Fu questo anzi nel 1536 assalito all'improvviso dallo Scacciadiavoli e corse gravissimo pericolo di cadere nelle mani dell'assalitore.

Il grave pericolo indusse l'Ordine a mandare da Malta notevoli rinforzi per sostenere quel baluardo cristiano. Era a capo dei rinforzi l'italiano Bottigella, futuro governatore di Tripoli, che riuscì ad impadronirsi della *Torre del Caid*, opera forte che era stata costruita dallo Scacciadiavoli a poca distanza da Tripoli sulla via di Tagiura.

Ma più tardi quella località ricadde in potere degli Infedeli, ad opera di un rinnegato italiano, Murat Agà, che diede non lievi molestie a Tripoli, ond'è che insistentemente i Cavalieri invocarono da Carlo V provvedimenti per mettere la città in grado di resistere agli attacchi, minacciando in caso contrario di abbandonarla.

Il governatore Parisot de la Vallette, futuro Gran Maestro, che eseguì notevoli lavori, pare avesse proposto di trasferire da Malta a Tripoli la sede principale dell'Ordine, ritenendo che più efficacemente si potesse resistere di là alla terribile ondata di violenza e di strage ad opera di Turchi, alleati con la Francia e con le forze dei corsari barbareschi, che infieriva nel Mediterraneo centrale, specialmente dopo la infausta battaglia, o meglio fuga, delle armate cristiane dalla Prèvesa e dopo lo scacco dell'armata cristiana ad Algeri.

Carlo V, impensierito, s'indusse finalmente ad inviare una grossa somma di denaro per le forti-



ficazioni, ma la galea, che la portava a Tripoli, fu catturata dal famigerato Dragut, il terrore del Mediterraneo, e le opere difensive rimasero sospese.

## XIV

Fallita, per l'abilità marinara di Dragut, la spedizione di Andrea D'Oría all'isola delle Gerbe, dove il pirata aveva posto il suo nido, (1551), il pericolo di Tripoli si fece sempre maggiore: questa *oasi cristiana nel deserto barbarico*, come fu giustamente chiamata, era tutta circondata da Stati e da genti mussulmane e nemiche, ed a fatica si sosteneva contro le orde arabe stormeggianti fin sotto le sue mura.

Dragut, irrimediabile nemico, agognante al possesso di quella un dì ricchissima città, nulla lasciava d'intentato per ottenerla; specialmente dopo la morte del suo antico signore e maestro, il Barbarossa, egli, mentre annualmente con le sue incursioni depredava le coste italiane, sempre sfuggendo con maestria grande alla caccia delle armate navali di Spagna, di Sicilia, di Napoli, dei Genovesi ai soldi di Spagna, veniva preparando l'attacco di Tripoli.

Non potendo però bastare le sue forze all'impresa, si servì del suo alto signore, il sultano di Costantinopoli, ed ottenne che nel 1551 la grande armata turca, agli ordini di Sinan pascià, facesse l'impresa di Tripoli.

Tentata invano l'isola di Malta, già assediata inutilmente pochi anni prima, la formidabile armata turca, senza trovare nelle armate cristiane alcun ostacolo, comparve in vista di Tripoli. Non è qui il caso di discutere sulla responsabilità del Gran Maestro, lo spagnuolo D'Omedes, circa agli insufficienti rinforzi inviati al De Valliers, governatore della piazza. A noi basta ricordare che alla difesa della città furono inviate in aiuto ai Cavalieri poche centinaia di fanti calabresi, che, secondo alcune fonti, non erano campioni di valore.

Nè insisteremo qui sulla condotta del francese D'Aramon, il quale, inviato dal re di Francia, alleato dei Turchi, al Sultano, avendo accondisceso a recarsi presso Sinan pascià per indurlo a desistere dall'impresa, si sarebbe limitato a proteggere i cavalieri francesi e per il resto ad assistere impassibile alle operazioni d'assedio condotte con vigore da Sinan pascià e da Dragut suo luogotenente. Nè infine è qui il luogo di discutere sulla asserzione del Nicolay, testimonio oculare, che la caduta di Tripoli fosse dovuta al tradimento di un soldato francese e che i Siciliani e i Calabresi si ammutinassero, chiedendo a gran voce la capitolazione, minacciando di fuggire in Sicilia. Giova invece insistere sul fatto che, pur essendosi da lungo tempo diffusa la voce di un prossimo attacco di Tripoli, e pur avendo l'assedio durato parecchi giorni, non comparve in soccorso della piazza l'armata navale di Spagna, dei suoi regni italiani, dei Genovesi stipendiati agli ordini di Andrea D'Oria. L'aver



lasciato cadere Tripoli, senza neppure accennare ad un attacco navale all'armata turca, dimostra la grande debolezza della marineria cristiana mediterranea, ed è una riprova dei tristissimi effetti della politica navale di Carlo V: una conseguenza, e non ultima, del funesto errore del D' Oria alla Prèvesa.

Il massacro della guarnigione araba, la cattura e la schiavitù dei soldati italiani, contro i patti della capitolazione, sono da imputarsi alla consueta mala fede turca, e, secondo il Nicolay, ai consigli di Dragut.

Questi non ebbe dapprima l'agognato possesso della città, poichè l'altro grande pirata, Murad agà, che anch'egli aveva partecipato all'assedio, fu da Sinan lasciato al comando (1551).

L'Ordine tentò nel 1552 di riprendere Tripoli, e il valoroso italiano Leone Strozzi, più noto col nome di priore di Capua (già comandante in nome di Francesco I dell'armata francese che aveva cooperato coi Turchi alla guerra contro la Spagna) preparò una spedizione, che fu composta prevalentemente di soldati italiani e di cavalieri italiani e francesi agli ordini del futuro Gran Maestro La Valette.

Scipione Strozzi, nipote dell'ammiraglio, comandava un nucleo di volontari italiani e di artiglieri assoldati. Ma, eseguito uno sbarco nei pressi di Zuara, e occupata quella città, il corpo di spedizione venne assalito da forze preponderanti con alla testa Murat Aga e dovette ritirarsi con gravi perdite. Lo stesso Leone Strozzi venne gravemente

ferito : nella ritirata molto si segnarono i Cavalieri italiani.

Nel medesimo anno Dragut, che aveva saccheggiato le coste calabresi e portato a Tripoli un ingente numero di schiavi, ottenne il governo della città, obbligandosi a pagare annualmente un tributo al sultano dei Turchi ed a contribuire con navi ed armi alle spedizioni turche.

Ed ogni anno, o per conto suo, o in unione all'armata turca, usciva in corsa, e recava danni incalcolabili alle marine e alle coste d'Italia. Predò navi veneziane, genovesi, napoletane; saccheggiò Reggio, Sorrento : catturò il comandante delle galee di Sicilia e lo mise al remo sulla sua capitana; riuscì con abilità a sorprendere lo stesso Andrea D'Oria, già molto vecchio, ed a portargli via ben sette galee; diede una caccia spietata alle galee dell'Ordine di Malta : riempì Tripoli di schiavi cristiani, prevalentemente italiani, tanto che non bastarono a contenerli tutti le carceri, anche dopo la vendita fatta ai privati, dopo i doni di giovani di ambo i sessi inviati a Costantinopoli, ed i riscatti numerosi fatti per denaro a prezzi altissimi, sproporzionati al valore fin allora pagato.

Egli fu anche assunto al comando dell'armata turca (1553), alla cui costituzione contribuì dapprima con ben diciotto tra galee e galeotte, poi con un numero doppio di legni, il che mostra la forza e la potenza della marineria tripolina. A costituire i suoi equipaggi non poco contribuirono le popolazioni limitrofe del Garian, dei Tarhuna, dei



Beni-Ulid; oltre ad essi anche gli abitanti delle Gerbe, che egli di nuovo riunì con la violenza al suo dominio (1558).

La stretta alleanza di Enrico II di Francia con il sultano turco, dando agli Infedeli l'indiscusso dominio del Mediterraneo, permetteva a Dragut di scorrazzare impunemente da un'estremità all'altra di questo mare, di fare sbarchi, di incendiare e devastare terre, anche quando il grosso dell'armata turca era tornato in Levante. Tanto era il terrore che l'armata tripolina incuteva, che i più abili marinai cristiani del suo tempo non s'azzardavano di uscire in mare, anche con grosse forze, se non quando erano sicuri che Dragut fosse lontano e non potessero quindi imbattersi in lui.

Per fortuna della Cristianità la discordia tra i Francesi e i Turchi, la venalità di questi, che Andrea D'Oria seppe bene sfruttare, la ripugnanza dei Francesi a militare sotto il comando di un pirata, mandarono a vuoto i grandiosi disegni, che Enrico II aveva concepito. Sembra che l'imperatore Carlo V alla fine del suo regno tentasse di corrompere Dragut e di attirarlo dalla sua parte offrendogli in Africa un regno assai più vasto di quello di Tripoli, come già aveva fatto col Barbarossa nell'infausto anno della Prèvesa.

A proposito delle discordie tra Dragut e i Francesi, da me ampiamente illustrate in un articolo intitolato *L'Empia alleanza* (Rivista Marittima 1896) così nella guerra di Corsica come in quella di Siena, è da notarsi che il re Enrico II riuscì a far

togliere il comando dell'armata a Dragut, ed a far nominare un altro ammiraglio, Piale pascià, il quale si mostrò non meno avido, non meno prepotente, non meno corruttibile del signore di Tripoli. E Dragut potè, libero da ogni responsabilità verso la Porta e da ogni sorveglianza francese, intensificare le sue scorrerie, tentare Orano e gli altri possessi spagnuoli in Africa.

XV

Conchiusa finalmente la pace di Cateau Cambrésis, eliminata la Francia come alleata dei Turchi, assicurato il dominio dell'Italia, Filippo II si persuase della necessità di abbattere la potenza navale del signore di Tripoli, di concentrare tutte le forze sue e dei suoi alleati per rioccupare quella formidabile base navale. Può essere che il disegno di guerra fosse concepito dal Gran Maestro di Malta, come affermano gli storici dell'Ordine; certo è però che da Madrid vennero tutte le istruzioni e che nell'impresa l'Ordine di Malta ebbe una parte molto secondaria. La spedizione fu fatta prevalentemente con forze italiane, come appare dal seguente elenco, desunto da relazioni ufficiali :

16 galee di Gian Andrea D'Oria, pronipote ed erede di Andrea, così nell'appalto delle galee, come nel comando dell'armata, a malgrado della sua giovane età;

5 galee del Regno di Napoli e due di un armatore privato napoletano;



8 galee del Regno di Sicilia e due di un armatore privato siciliano;

4 galee del duca Cosimo I dei Medici;

3 galee del Papa Pio IV;

11 galee di privati armatori al servizio di Spagna, quasi tutti Genovesi;

5 galee dell'ordine di Malta.

Quanto alle forze terrestri imbarcate, circa la metà dei dodicimila fanti erano Italiani di Napoli, di Sicilia, di Lombardia, di Toscana; gli altri erano Spagnuoli o Tedeschi.

Il comando supremo per la parte militare terrestre spettò al duca di Medina Coeli, vicerè di Sicilia: ma per la parte marittima a Gian Andrea.

Méta della spedizione era Tripoli; e già in Roma si era diffusa una stampa che rappresentava l'espugnazione della città, con le manovre dell'armata navale, distinta per bandiere, e la rappresentazione delle compagnie da sbarco; tanto pareva indiscutibile la vittoria <sup>(1)</sup>.

Ma le concepite speranze fallirono, poichè Dragut, avendo catturato una nave maltese e avuta così notizia dei preparativi, potè inviarne l'annuncio a Costantinopoli, invocando soccorso. E questo potè giungere a tempo, perchè malattie, discordie, venti contrari trattennero la spedizione cristiana

<sup>(1)</sup> Questa stampa fu di nuovo pubblicata da me sulla *Rivista Marittima* del 1913, fasc. di ottobre, insieme con documenti veneziani, da cui appare che essa era stata mandata anche a Costantinopoli per provare al Sultano la partecipazione dei Toscani all'impresa. Venne poi ripubblicata più completa.



assai più del prevedibile a Messina ed a Malta, e poi nel canale tra l'isola delle Gerbe e la terra ferma, dove si fermò per fare l'acquata e dove ebbe luogo un primo scontro con gli Arabi (e precisamente nella cala dell'Isola chiamata La Rocchetta) con esito molto sfavorevole per i Cristiani.

Per molte ragioni, invece di proseguire subito per Tripoli, l'armata fece un vero e proprio sbarco nell'isola, e dopo una scaramuccia sanguinosa, poté occupare il castello, di cui furono accresciute le fortificazioni. Ma allorchè giunse la notizia che la squadra turca, agli ordini di Piale pascià, era partita da Navarrino diretta a Tripoli, la più grande confusione e il più grande disordine si manifestarono nelle file cristiane.

Quantunque la sproporzione tra le forze navali cristiane e quelle turche non fosse grande, era tale la immeritata fama di invincibilità dei Turchi, dovuta, come abbiám veduto, alla malaugurata manovra della Prèvesa, che nessuno pensò alla possibilità di dare battaglia. Tutti deliberarono senz'altro di abbandonare l'impresa e di tornare in Sicilia; ma il vicerè volle ritardare la partenza finchè si fossero potute imbarcare le fanterie, mentre il giovane G. Andrea D'Oria consigliava di partire subito, abbandonando nell'isola i soldati.

Mentre l'imbarco avveniva, comparve l'armata turca, ed avvenne allora una spaventevole, disgustosa fuga delle galee cristiane, le quali, tagliati gli ormeggi, abbandonando i soldati, gettando a mare i cavalli e qualcuna anche le artiglierie, per essere



meno pesanti, tentarono di mettersi in salvo; in gran parte senza combattere, senza sparare un colpo, caddero preda dei nemici; altre si gettarono alla costa.

Fu una scena di pazzo terrore, in cui, come apprendiamo dalla relazione del commissario toscano, Piero Machiavelli, figlio del grande storico, « la paura occupando l'animo di tutti » si commisero feroci delitti di egoismo, e dei comandanti nessuno emanò ordini, nessuno pensò ai propri dipendenti; ogni freno di disciplina fu rotto.

Vennero catturate 19 galee, oltre a numerose navi a vela: le altre si salvarono, e andarono a spargere il terrore in tutti i porti d'Italia <sup>(1)</sup>.

Le conseguenze di quella rotta furono immense: il presidio dell'isola abbandonato, dopo una vigorosa resistenza e una sortita disperata, dovette capitolare: Dragut, rimasto padrone dell'isola, scorrazzò impunemente pel Mediterraneo, spargendo il terrore, mentre in fretta e furia, per difendersi dalle sue incursioni, le coste italiane si coprivano di torri, di cui alcune rimangono ancora a testimoniare lo spavento che il terribile signore di Tripoli incuteva.

(1) Nella bella opera del P. BERGNA: « *Tripoli dal 1510 al 1850* » è detto che G. Andrea D'Oria *affrontò per mare il nemico*. E' un eufemismo pietoso: il documento da me ripubblicato in « *La Marina da guerra del Granducato Mediceo* » toglie ogni dubbio. Ecco il giudizio sintetico del Machiavelli: « Nè seguì mai la maggior rotta in mare; nè seguì mai altra dove si spargesse manco sangue; nè si governò mai impresa con maggior disordine nè con minor considerazione ».

Ma un benefico effetto ebbe anche quella rotta : Filippo II, e con lui gli altri principi d'Italia, diedero vigoroso impulso alla ricostituzione della loro marina per difendersi dai Tripolini.

Si ventilò anche un piano per riprendere Tripoli; o almeno un prelato, caduto prigioniero di Dragut e riscattato nel 1561, scrisse una relazione sulle condizioni della città, sullo stato delle fortificazioni che Dragut aveva fatto riattare e completare, sulla forza della guarnigione, il numero delle artiglierie, dichiarando che con 60 galee e 10 navi e 10.000 fanti la città avrebbe potuto essere presa. Il documento, esistente alla Vaticana ed edito dal Fraknoi, discende a minuti particolari, assai importanti per la conoscenza delle condizioni di Tripoli : ma non risulta che la proposta sia stata presa in considerazione. Troppo recente era ancora il disastro, troppo poco avanzata l'opera di ricostituzione delle armate semidistrutte!

Dragut fu per qualche tempo il vero padrone del Mediterraneo occidentale; le sue catture di navi da guerra e da commercio innumerevoli; e quantunque una volta all'attacco di Malzaquivir, presso Orano, subisse gravi danni, le sue ricchezze divennero immense.

Il Gran Maestro di Malta, il La Vallette, propose di costituire di nuovo una squadra collettiva, e di riprendere Tripoli, approfittando di una momentanea assenza di Dragut; ma una tempesta disperse le poche forze già raccolte, e l'impresa fu abbandonata. Fu questo un incentivo perchè Dragut

inducesse il sultano a mandare le sue forze navali alla conquista di Malta: egli stesso con trenta tra galee e galeotte tripoline prese parte alle operazioni d'assedio, anzi le diresse. I suoi marinai si segnalavano per ardire e valore nei ripetuti attacchi del forte San Telmo; guidati più volte personalmente all'assalto dal loro signore, fecero veri prodigi; ma il 18 giugno del 1565 lo videro cadere ucciso da una scheggia di macigno.

## XVI

La morte di Dragut, se fu gravemente sentita dai Turchi, non giovò molto ai Cristiani; poichè a succedergli nel governo di Tripoli e nel comando dell'armata corsara fu chiamato Ulug - Ali, il rinnegato calabrese, già dipendente da Dragut, e già diventato famoso per la sua audacia, le sue crudeltà, la violenza dei suoi attacchi.

Con Ulug - Ali la pirateria tripolina ebbe un breve periodo di attività, perchè ben presto, promosso di grado e d'autorità, egli ebbe il governo di Algeri. Ma a Tripoli come ad Algeri egli portò infinite prede; a Tripoli come ad Algeri riempì gli ergastoli di schiavi; dall'una e dall'altra delle sue residenze trasse audacissimi marinai, che lungo le nostre coste rinnovarono i terrori dell'età arabica.

Ancora, come ai tempi di Dragut, il saluto e l'augurio che si dava ai naviganti, fu « Dio vi guardi dalle galee tripoline! »: anche quando altri rinne-



gati, il Cicala, Osta Murad, Mami rais acquistarono notorietà, a Tunisi, a Biserta, ad Algeri.

La battaglia di Lepanto, combattuta undici anni dopo il disastro delle Gerbe, grazie all'intervento dei Veneziani, rimasti da 35 anni neutrali, ristabilì l'equilibrio del Mediterraneo, ridiede ardore e costanza ai marinai cristiani; ma non poteva, per le discordie scoppiate tra i vincitori, dar fine alla pirateria dei Barbareschi. A quella battaglia parteciparono i Tripolini, che in quel tempo erano sotto la reggenza di Giafar agà, ed ebbero parecchie centinaia di morti. Così pure all'impresa, per cacciare da Tunisi gli Spagnuoli, nel 1574, presero parte le navi tripoline, mentre per via di terra il pascià portava un piccolo esercito in aiuto dei Turchi di Sinan pascià.

Se non che, fatte poche eccezioni, le imprese piratesche dei principati africani si confondono insieme, nè è facile distinguere ciò che fu compiuto dagli Algerini da quello che fu compiuto invece dai Tunisini o dai Tripolini.

Come già nell'alto Medio Evo, così anche nel XVI e nel XVII secolo, i cronisti e gli storici sotto il nome generico di *Infedeli* o di *Africani*, o di *Barbareschi*, designano gli assalitori delle nostre coste, i depredatori delle nostre navi: raramente accade che distinguano, specialmente i Tunisini dai Tripolini. E' però da ritenere che le discordie civili e le lotte con le popolazioni dell'interno e con gli abitanti delle Gerbe, che straziarono la Tripolitania dopo il richiamo di Giafar agà (1581)



durante l'ultimo ventennio del secolo XVI, abbiano molto attenuato la potenza navale di questo paese, e per conseguenza anche la sua pirateria.

Attenuata sì, ma non spenta : chè ci restano frequenti ricordi di schiavi cristiani a Tripoli, evidente frutto di catture e di incursioni. Dobbiamo anche supporre che da Tripoli e dalla Cirenaica, recentemente aggregata, partissero ancora spedizioni piratesche, se contro la Cirenaica, e precisamente all'antica Tolemaide, si rivolse una piccola squadra dei Cavalieri di Santo Stefano, capitanata dall'ammiraglio Montauto, facendo uno sbarco per catturare schiavi, probabilmente per rappsaglia (1595).

Ma a proposito di queste periodiche spedizioni compiute dai Cavalieri di Malta, dai Cavalieri di Santo Stefano (ordine cavalleresco navale creato da Cosimo I di Toscana), dalle galee private del Granduca, da non confondersi, come taluno vorrebbe, con quelle dell'Ordine, dalle galee del Papa, ora riunite in *conserva* con le Toscane, ora separate, è bene ripetere ben chiaro che, se da un lato esse furono vantaggiose perchè contribuirono a rintuzzare un po' l'audacia dei Barbareschi, dall'altro con repentine irruzioni su città o borgate marinare, con incendi, devastazioni, saccheggi, violenze e cattura di abitanti dei due sessi, provocarono spesso feroci rappsaglie, eccitarono propositi di vendetta, e furono poi causa diretta delle rinnovate guerre dei Turchi contro Venezia.



XVII

Un curioso documento, trovato da poco ad Algeri e pubblicato nella *Revue Africaine* del 1925, ci informa che i nostri ordini cavalleresco - marinai facevano di tratto in tratto eseguire delle ricognizioni delle coste africane per segnalare i luoghi meno difesi, più accessibili alle galee, e dove era probabile incontrare minor sorveglianza, perchè colà potessero essere dirette le spedizioni, fatte, non a scopo di conquista, ma di rapina.

E' chiaro che siffatte imprese, eseguite con deboli forze, non potevano aver altro risultato che quello di perpetuare la minuta guerra e di eccitare i Barbareschi e i Turchi a fare altrettanto.

La relazione di una di queste ricognizioni, è opera di due Cavalieri di Malta, ambedue italiani, Lanfreducci e Bosio, e riguarda tutta la costiera da Damietta a Scerscell: comprende dunque, oltre all'Egitto, alla Tunisia, all'Algeria, tutta la Cirenaica e la Tripolitania, indicando dove le galee possono far acqua, dove hanno probabilità di trovare nuclei di cavalieri arabi, di alcuni dei quali si dice che per ostilità verso i Turchi parrebbero disposti a favorire i Cristiani. E quantunque sia molto difficile indentificare tutti i luoghi, perchè i Cavalieri storpiano i nomi (*Salon* per Solum, *Le Bocchiere* per Abukir, *Trabucco* per Tobruk), o indicano villaggi e nuclei abitati oggi scomparsi, tuttavia dal complesso di quelle notizie si traggono



preziose informazioni sulle condizioni interne del paese, le sue difese, le sue risorse.

Per la Tripolitania *Misurata*, *Porto Magro* (Homs), *Tesura* (Tagiura), *Zilette* (Sliten) sono indicati come luoghi più convenienti per uno sbarco, mentre sono sconsigliabili *Zanzur*, *Zauia*, *Zuara*: ma le preferenze dei due autori sono per *Susa* e per *Porto Farina* nella Tunisia e per *Al Col* in Algeria.

Di Tripoli si descrivono le fortificazioni, si enumerano le artiglierie, si elencano i presidi; si dice che per prenderla occorrerebbero cento galee e cento navi con 20.000 uomini da sbarco: ma si parla anche del piano di un *maestro David*, il quale si proporrebbe di prenderla con sole 20 galee e 10 fregate, e appena 1500 uomini da sbarco.

Quante spedizioni vennero fatte veramente contro la Tripolitania? Scorrendo le memorie e le storie delle *imprese* (così si chiamano) dei Cavalieri di Malta e di Santo Stefano, scorrendo gli *Annali Tripolitani* e l'opera del Bergna, non ci vien fatto di trovare notizie di sbarchi cristiani in Tripolitania, mentre abbondano quelle di imprese in Tunisia e in Algeria. Senza parlare della grande spedizione di Algeri, ordinata da Filippo III nel 1601, per cui si riunirono le galee del Papa, del Granduca, di Malta, di Savoia, di Sicilia, di Napoli e degli assoldati genovesi, ma senza concludere nulla e che costò a Gian Andrea D'Oria il licenziamento dal servizio, si vede che il Granduca Ferdinando I preferiva assalire le coste della Siria, della Morea,

dell'Algeria : che i Cavalieri di Malta attaccavano di preferenza le coste tunisine, e via dicendo. Ricordiamo l'incendio dell'armata algerina, eseguito dai Toscani per sorpresa nel 1604, l'attacco di Prèvesa nel 1605, lo sbarco di Adalia nell'anno stesso; l'impresa infelicissima dei Maltesi alla *Maometta* (nel golfo di Tunisi), l'impresa toscana di Laiazzo nel 1606, e così di seguito, senza trovar ricordo, almeno per i primi decenni del secolo XVII, di imprese contro la Tripolitania.

L'impresa meno lontana da Tripoli fu quella del 1611 contro l'isola di Cherchena, fatta dal vicerè di Sicilia e da Carlo D'Oria, alla quale i Cavalieri di Santo Stefano non vollero prendere parte.

Se ne potrebbe forse trarre la conclusione che la pirateria tripolina, così temuta ai tempi di Dragut e di Ulugh, era cessata, se a smentire questa ipotesi non avessimo precise informazioni che la guerra di corsa continuava incessante, e che, quando l'autorità dei pascià turchi su Tripoli divenne poco meno che nominale, passando invece al *divano*, o consiglio degli ufficiali, questo tenne anche, come sua attribuzione, l'organizzazione della corsa. Ed è noto che Enrico IV di Francia, sempre buon amico dei Turchi, come i suoi predecessori, ottenne per i suoi sudditi l'immunità in tutte e tre le reggenze, e fece liberare i non pochi Francesi, che erano tenuti schiavi a Tripoli.

E' però da non trascurarsi la notizia che ai tempi di Selim, che tenne il pascialato dal 1606



al 1611, il porto di Tripoli, a differenza di altri dell'Africa, era frequentato da navi di commercio toscane, genovesi, veneziane, maltesi : ond'è da ritenersi che, almeno con qualche Stato italiano, a mezzo di speciali convenzioni, o salvacondotti, si fossero riallacciate relazioni amichevoli, sospendendo la guerra di corsa.

Ma questi accordi, se esistettero, furono di breve durata, perchè la guerra con le tribù interne, quasi continua, interruppe gli scambi col Fezzan e colla regione tropicale, impedendo così che le navi cristiane potessero fornirsi regolarmente delle merci preziose, quali l'avorio, le penne di struzzo, la polvere d'oro. E d'altra parte la popolazione marinairesca, avvezza a vivere di preda, spingeva a riprendere la corsa, divenuta quasi l'esclusiva fonte di lucro. Ne è improbabile che la forzata migrazione dei *Moriscos* di Spagna, che si sparsero in tutta l'Africa settentrionale, abbia dato nuovo incentivo alla corsa.

Ciò avvenne proprio quando Soliman, detto Safar, assunse il titolo di *dai*, (bey); di lui sappiamo che fece costruire un vasto *bagno* per gli schiavi cristiani.

## XVIII

E' di quest'epoca, cioè del primo ventennio del secolo XVII, la famigerata figura del rinnegato *Mami-raï*, il quale fu di nuovo il terrore del

Mediterraneo. Ebbe una serie di scontri con i Toscani, i Pontifici, i Cavalieri di Malta, e introdusse nella mariniera piratica tripolina l'uso delle navi rotonde, sostituendole alle galeotte.

Durante il governo di Mustafà Scerif (Scerif dai), che pare iniziasse la sua dominazione nel 1620, le potenze italiane, sotto Filiberto di Savoia, organizzarono una crociera collettiva per purgare i mari dai pirati: galee del Papa e del Granduca di Napoli, di Sicilia, di Genova, di Malta, divise in tre squadre, percorsero in lungo e in largo il Tirreno e le coste africane, ma non consta che ottenessero notevoli risultati (1623).

L'anno dopo Cavalieri di Santo Stefano e marinai papali nella loro crociera si imbarcarono in sei vascelli piratici e li combatterono con fortuna; ma si trattava, non di Mami-raï, ma di Assan agà, terribile pirata algerino, che con diabolica astuzia riuscì a salvarsi, incendiando il suo vascello.

Nel 1631 saliva al potere in Tripoli il rinnegato Mehemed di Scio (*Saquizli*), già notissimo come pirata al servizio degli Algerini, e più volte riuscito vincitore di navi ed equipaggi italiani. Si comprende come egli desse nuovo vigorosissimo impulso alla pirateria, rifornendo abbondantemente di schiavi e di schiave il sultano di Costantinopoli.

Le sue navi a vela si scontrarono spesso con le nostre. I suoi legni catturarono una nave del duca di Savoia; saccheggiarono la Corsica; presero navi toscane, napoletane, siciliane; un suo vascello

corsaro fu catturato dall'ammiraglio dei Cavalieri di Santo Stefano, Verrazzano, nel 1634 nelle acque di Corsica; e nel 1634 un'armatella di Cavalieri di Malta riuscì a catturare tre suoi bastimenti carichi di schiavi. Rinnegato egli stesso, si circondò di rinnegati, affidando loro il comando delle numerose sue navi di rapina; fra essi si segnalò un olandese, Murad il fiammingo. E' noto che quegli audacissimi predoni, non contenti di devastare le terre d'Italia, si spinsero fino sulle coste di Provenza, provocando così una crociera di navi francesi, che riuscirono a catturare Murad. Rispetto alla Francia ricordiamo che fin dai tempi di Mustafà Scerif, il cardinale di Richelieu, seguendo la politica tradizionale della Francia, sempre amica dei Turchi, era riuscito per mezzo del sultano di Costantinopoli a stringere amichevoli relazioni con Tripoli, ad ottenere la liberazione di tutti gli schiavi francesi, ed a stabilire un consolato francese, che, come quello di Tunisi, ebbe una notevole importanza politica (1638).

Con l'acquisto temporaneo di Bengasi e la costruzione di un forte in quella località si accrebbero la basi navali della pirateria tripolina, la quale non ebbe più freno. Assai più temibili degli Algerini e dei Bisertini, i pirati tripolini non esitarono ad attaccare anche i convogli olandesi ed inglesi, che già da qualche anno solcavano il Mediterraneo.

Scoppiata la guerra di Candia, Mehemed nei primi anni inviò le sue navi da guerra in aiuto dei Turchi, come era suo dovere di vassallo: mentre le fuste tripoline scorrevano audacemente



per il Tirreno e minacciavano le comunicazioni di Venezia con Candia.

Una di queste fuste fu catturata dai Pontifici nel 1652, quando già da tre anni Mehemed era morto avvelenato, e gli era succeduto un altro rinnegato, e temuto pirata, Osman, anch'esso di origine greca. Anche Osman partecipò alla guerra di Candia con le sue navi, ed ebbe parecchi scontri coi Veneziani e i loro alleati (battaglia dei Dardanelli, 1657), compresi i Cavalieri di S. Stefano, che dopo il 1647 avevano veduta la loro armatella ridotta di numero per la vendita di galee fatta al cardinale Mazarino.

Questa riduzione, la debolezza dell'armata pontificia, la guerra tra Spagna e Francia, che si combattè per mare anche in Italia fino alla pace dei Pirenei, fecero sì che la pirateria tripolina non avesse più freno.

Ma se mancavano le forze italiane, intervennero le straniere, che però egoisticamente si limitarono a proteggere i loro connazionali. E' non inopportuno ricordar qui di volo che il primo Stato, che con una dimostrazione navale riuscisse a imporre ai Tripolini un freno, fu l'Inghilterra, il cui ammiraglio Blake, dopo aver bruciato a Porto Farina alcuni legni tunisini, si presentò davanti a Tripoli (1654) minaccioso, ed ottenne che l'armata piratica fosse tirata in secco. Gli Inglesi ritornarono ancora più minacciosi quattro anni dopo, e allora sembra venisse istituito a Tripoli un consolato inglese.

Più tardi (1660)<sup>(1)</sup> comparve un ammiraglio francese; e successivamente l'olandese Ruyter; ma essi si limitarono a riscattare gli schiavi della loro nazione; solo nel 1662 venne concluso un accordo con gli Inglesi. Nel 1665, nel più critico momento della guerra di Candia, un vascello veneziano, carico di soldati, venne catturato dai Tripolini forti di 4 vascelli, presso l'estremità meridionale della Morea, dopo un eroico combattimento, nel quale il comandante veneziano, Mocenigo, fu ucciso. Dicono le fonti arabe che il numero dei prigionieri fu così grande che si rese necessario costruire un nuovo bagno. Venezia, assorbita dalla guerra di Candia, non potè vendicare quella sconfitta, e si limitò a riscattare più tardi quei prigionieri.

La potenza e la superbia di Osman era così grande, che rifiutò di consegnare i prigionieri francesi ad un ammiraglio inviato da Luigi XIV (1671); anzi in risposta alle minacce inviò il rinnegato francese Beyram sulle coste di Calabria, per far prede, che furono molto abbondanti.

Tripoli era dunque piena di schiavi: ma una rivoluzione di marinai mal pagati e capitanata da rinnegati, rovesciò il governo di Osman, e sostituì a lui un altro rinnegato, anch'esso marinaio, che però tenne il potere poche ore. Durante l'anarchia, che seguì, una grossa schiera di schiavi, tra cui

(1) Sulla data di questa spedizione francese, indicata dal Féraud e dal Bergna sotto l'anno 1661, veggasi: AURIGEMMA in *Rivista delle Col. Ital.*, fasc. di settembre 1929.



sono ricordati tre Cavalieri di Malta, riuscì ad evadere per opera di un piemontese rinnegato, di nome G. B. Ferrari, che per ardimento e valore era tenuto in altissima considerazione, col nome di Regeb.

Ma la floridezza della pirateria tripolina riceveva finalmente un grave colpo nel 1675, quando, in seguito alla cattura di tre navi inglesi, l'ammiraglio Narborough bloccava il porto, bombardava i forti, incendiava una parte delle galeotte piratiche e costringeva il day Ibrahim, in seguito ad una spedizione notturna delle imbarcazioni della sua squadra, che incendiarono anche i vascelli, a liberare tutti gli schiavi inglesi e parecchi francesi tra cui un medico, che è la fonte principale di informazioni per questo importante periodo storico (1676).

Pareva spenta la pirateria, ma i rais, o capitani, a cui la distruzione delle navi impediva il consueto lucro, tanto si agitarono, che obbligarono il nuovo day Mustafà, anch'esso pirata d'origine, a costruire nuove navi ed a riprendere la corsa. Si ebbero perciò nuove incursioni sulle coste d'Italia, nuove catture di navi, nuovo affluire di schiavi: in queste campagne navali non tardò a farsi notare un rinnegato calabrese, Hussein Capudan, il cui harem di belle cristiane da lui rapite è ricordato dai cronisti locali con ammirazione ed invidia.

Nel Mediterraneo occidentale il nome di Hussein cagionava terrore; e poichè le armate degli Stati italiani non osavano uscire, Luigi XIV ordinò



al suo ammiraglio Du Quesne (quel medesimo che doveva legare il suo nome all'iniquo bombardamento di Genova) di imporre ai Tripolini il disarmo e la liberazione dei molti prigionieri francesi.

Du Quesne, più volte burlato, non diede tregua ai pirati; a malgrado della protezione turca, bruciò nel porto di Scio una parte dei loro vascelli comandati dal rinnegato Mohammed; ma la Francia non ottenne che il governo tripolitano restituisse tutti i prigionieri, se non quando l'ammiraglio D'Estrées ebbe bombardato con le batterie galleggianti la città e i forti (1685).

Per la prima volta nella storia della pirateria la Francia si prese cura anche degli schiavi cristiani non francesi, sicchè furono liberate ben 1200 persone, in gran parte italiane.

Secondo la relazione di un interprete francese, la marina piratica dei Tripolini contava allora (dopo il disastro di Scio) dieci vascelli, dai 44 ai 26 cannoni ciascuno, con un equipaggio dai 450 ai 260 uomini, oltre a 3 galeotte.

Era impossibile al day e al Divano tener oziosa tutta questa gente; e impedirle di uscire in corsa; sicchè, se le navi francesi furono rispettate, gli atti di pirateria verso i sudditi di altre nazioni ricominciarono, tanto più che Hussein, il pirata, era salito all'ufficio di primo ministro e proteggeva i suoi antichi compagni.

Ma neppur quando egli fu ucciso, in seguito alla ribellione degli equipaggi, la pirateria cessò: era questione di vita o di morte, ed il governo,



che ricavava una grossa decima dal bottino e dal riscatto dei prigionieri, doveva per necessità permetterla, anzi incoraggiarla.

Ond'è che, mentre gli Stati Italiani invano protestavano, invano cercavano aiuto, la Francia ancora una volta, a protezione dei suoi sudditi e del suo console imprigionato, inviava a Tripoli una squadra che bombardò inutilmente la città e i forti (1692), e poi per mezzo di un abile negoziatore ottenne la restituzione di alcune nuove prede e la consegna di alcuni schiavi.

E' bene non dimenticare che in quella occasione la Francia ottenne licenza di prendere nelle rovine di Leptis colonne, capitelli, marmi, statue e di trasportarle oltremare.

Ma la pirateria non cessò : fu forse interrotta qualche tempo allorchè scoppiò grave dissenso tra gli Algerini e i Tripolini da un lato, i Tunisini dall'altro, e si venne tra quei temibili ladroni di mare ad un'aperta rottura; e più tardi quando Tunisini e Tripolini fecero una spedizione contro Algeri (1700); ma, quando alla testa dell'armata navale fu posto Ibrahim Cogià, (già schiavo a bordo delle galee di Sicilia) costui, pieno di odio contro gli antichi padroni, guidò personalmente le sue navi contro le coste siciliane.

Del resto le continue rivoluzioni che, all'inizio del secolo XVIII, portarono al potere, a brevissima distanza l'uno dall'altro, numerosi dai, non sembra avessero molta influenza sulla guerra di corsa : solo che, dato lo stato di guerra continuo nel



Mediterraneo (guerra di successione di Spagna) le coste italiane erano meglio guardate e le catture di navi molto scarse, sicchè, riferiscono i testimoni contemporanei, la miseria era estrema fra i corsari tripolini.

L'unico Stato italiano, che avesse quasi sempre conservato buone relazioni con Tripoli e la cui marina commerciale fosse immune da attacchi di corsari (salve poche eccezioni, dovute a particolari circostanze politiche) era Venezia. Tutte le relazioni dei viaggiatori e dei consoli francesi sono concordi nell'affermare che la maggior parte delle merci provenienti dal Fezzan erano trasportate in Europa su navi veneziane, e così pure che da Venezia provenivano quelle che le carovane portavano al Fezzan.

Ma anche un altro importante commercio si faceva dai Veneziani, quello del sale, che navi veneziane venivano a caricare a Zuara con grosse navi a vela. Anche di navi di Genova v'ha qua e là qualche accenno, ma esse erano rivolte di preferenza alla Tunisia, le cui isole costiere, come è notissimo, avevano stabilimenti e *pescherie* date in enfiteusi a case genovesi.

## XIX

Nel 1711 la grande rivoluzione, che portò al potere la dinastia dei Caramanli, con la cacciata dei Turchi e la relativa indipendenza da Costantino-



poli, diede alla guerra di corsa un nuovo impulso. Grazie a sussidî ricevuti dall'Olanda e da Genova per ottenere la rinnovazione degli antichi trattati di commercio e la concessione di salvacondotti, potè il primo dei Caramanli, Ahmed, ricostruire l'armata navale, caduta in piena rovina: due navi, una delle quali veneziana, gli furono donate dal Sultano. E subito si ha notizia di nuove catture di navi e di nuovi schiavi e sembra che alla ripartizione delle prede partecipasse anche un genovese, tal Traverso, agente della società per le saline di Tagiura, di fresco concessegli da Ahmed.

Ancora una volta, in difesa dei suoi connazionali catturati, malmenati, intervenne la Francia, le cui squadre navali ripetutamente si presentarono minacciose davanti a Tripoli; nel 1728 anzi il caposquadra de Grandpré, falliti tutti i tentativi di conciliazione, lanciò ben 1800 bombe sulla città, senza però ottenere la rinnovazione degli accordi, che ebbe luogo solo l'anno successivo.

Nel 1726 l'Austria, divenuta signora di Napoli e di Sicilia, stipulò un accordo, non con Tripoli, ma col sultano di Costantinopoli, in virtù del quale tutti i sudditi dell'imperatore, così del Belgio, come degli Stati italiani, compresa la Toscana, godevano del beneficio che navi, merci ed uomini non potessero essere catturate dai corsari delle reggenze africane. A questo trattato aderì il Caramanli, sicchè da quel momento una parte non piccola dell'Italia potè godere da parte dei Tripolini un po' di respiro. Si ebbe allora a Tripoli un *consolato*



*austriaco*, che però può dirsi siculo-napoletano; ma qualche anno più tardi, per il sequestro sulle coste di Calabria di una nave tripolina, le buone relazioni si ruppero, ed una guerra di corsa si scatenò tra il governo napoletano, (che era allora passato alla Casa di Borbone dopo la guerra di successione polacca), e il Caramanli, nella quale i Napoletani ebbero la peggio.

Il successore di Ahmed, Mohammed, nel suo breve regno (1745-1753) fu costretto (dicono le relazioni consolari) dalle tristi condizioni finanziarie dello Stato a riprendere la guerra di corsa, che egli aveva dapprima severamente vietata. In una riunione del Divano gli fu imposto di riprendere la guerra sul mare contro i Cristiani; e le navi tripoline (e specialmente gli agili sciabecchi, che vennero allora in uso) causarono gravissimi danni alle navi siciliane e napoletane. Il console di Napoli, che in virtù del trattato del 1726 era stabilito a Tripoli, si rifugiò presso il console francese, che lo fece imbarcare e ricondurre salvo in Sicilia.

Mohammed aveva vietato ai corsari di molestare le navi francesi e inglesi, della cui marina da guerra aveva timore: ma alcuni non rispettarono gli ordini: sicchè tanto la Francia come l'Inghilterra fecero delle dimostrazioni navali ed ottennero restituzione delle prede, compensi per i danni subiti, promesse per l'avvenire. Il governo napoletano invece non potè far nulla per mancanza di navi e dovette subire in pace gli oltraggi.

Secondo le notizie dei consoli francesi, l'arma-

tella corsara di Tripoli in questo tempo era composta, non più di vascelli, ma di sciabecchi, in numero di dieci, a cui s'aggiungevano due fregate da 26 cannoni e due galere. La marina rémica era, come si vede, in pieno tramonto. Le restrizioni imposte alla corsa, in seguito alle minacce della Francia e dell'Inghilterra, provocarono da parte degli equipaggi una rivolta, che fu domata nel sangue.

Alì Caramanli, che governò il paese dal 1754 al 1795, all'inizio dovette, se volle consolidarsi, cedere alle istanze dei marinai e riprendere la guerra di corsa e lasciar mano libera ai rinnegati che spadroneggiavano. Ma anche Napoli, che riprendeva ad avere una marina da guerra, cominciava a farsi rispettare, sicchè la guerra di corsa si risolveva spesso in dolorose perdite.

Nella lotta contro i Tripolini cominciò a segnalarsi il valoroso Giuseppe Martinez, più noto in marina col nome di *capitan Pepe*, il quale inflisse ai Tripolini più di una severa lezione. Contro Tripoli, come già aveva tentato di fare Carlo di Borbone, anche suo figlio, Ferdinando, o meglio i reggenti durante la sua minorità, cercarono di rinnovare una lega delle potenze cristiane, come già ai tempi di Filippo II; ma si trovarono di fronte a moltissime difficoltà, non ultime quelle sollevate dal governo di Luigi XV.

Occorre qui ben dire (ed è merito dei moderni scrittori francesi d'averlo riconosciuto), che la Francia implicitamente pareva incoraggiasse i Tripolini alla corsa. Infatti i consoli francesi a Tripoli rilascia-



vano patenti ai legni corsari, i quali, grazie a quei documenti, erano accolti nei porti francesi e rispettati dai legni da guerra della Francia, e specialmente quando agivano contro le navi dei di lei nemici.

Non sembra però che i vantaggi, che la corsa produceva, fossero grandi, perchè nel 1765 un console francese affermava esser la marina in piena decadenza, e ridotta a tre soli sciabecchi e a due galeotte, essendo gli altri legni stati catturati dai Cavalieri di Malta, dai Veneziani, dai Francesi.

I Veneziani, che in realtà avevano sempre mantenute buone relazioni con Tripoli, interessati come erano nello sfruttamento delle saline di Bu-Kamesc, avevan dovuto lagnarsi di qualche incursione di corsari nell' Jonio e nell' Adriatico, con cattura di navi; e il loro console aveva invano presentate proteste al dai. Fu allora inviata una squadra di cinque tra fregate e corvette, agli ordini del valoroso Giacomo Nani che si presentò minaccioso nel porto di Tripoli <sup>(1)</sup>. Il console francese, fonte principale del Féraud, mette qui in ridicolo il cerimoniale con cui il Nani si presentò al dai; e il compilatore degli *Annales Tripolitaines*, sorvolando sui risultati della missione, aguzza i suoi strali contro « ce cérémonial passablement carnevalesque »: ma egli dimentica che il fasto di cui i rappresentanti

(1) In *Riv. delle Colonie Ital.*, fasc. di ottobre 1929, l'Aurigemina ha pubblicato una pianta navale di Tripoli fatta a bordo della capitana del Nani. La squadra era composta della *Vigilanza*, della *San Vincenzo*, della *Tolleranza*, e di due corvette.

della Serenissima si circondavano di fronte agli stranieri, era ben modesto di fronte a quello che avevano spiegato i rappresentanti del *Re Sole*.

Non sarà fuori luogo ricordare qui che pochi anni prima (1763) Venezia aveva rinnovato con Tripoli il trattato di amicizia, per il quale il dai si obbligava a non lasciar uscire le sue navi *in corsa* nell'Adriatico (chiamato, secondo il consueto, *golfo di Venezia*); a prescrivere ai suoi capitani di passare sempre al largo da tutte le isole appartenenti a Venezia (che erano poi, ormai, le sole isole Jonie) tenendosi almeno a 30 miglia di distanza. Ai capitani doveva esser prescritto, non solo di rispettare i legni battenti bandiera di San Marco, ma di non toccare le merci e i beni di cittadini veneziani, imbarcati su navi straniere e di mettere in libertà i sudditi di Venezia, che fossero stati catturati su navi battenti bandiera di altre nazioni.

In compenso di queste concessioni Venezia si obbligava a comperare ogni anno 250 moggi di sale dalle saline di Zuara, pagando un annuo censo di 2500 zecchini, che doveva servire sia come compenso per il patto di esclusività di vendita, sia per l'altro patto di rispettare le navi e i commercianti veneziani anche fuori dell'Adriatico.

Era, insomma, un ben larvato e non facilmente riconoscibile tributo, questo che Venezia pagava; o se la parola par troppo cruda, un'indennità per i danni che dalla imposta limitazione della corsa a favore dei sudditi veneziani il governo della Tripolitania veniva a subire. In sostanza Venezia



faceva quello che l'Olanda ed altri Stati già da tempo avevano fatto.

La violazione del patto del 1763 ad opera di alcuni sciabecchi entrati in Adriatico, la cattura di uno di essi, la cattura di una nave con bandiera di San Marco presso Navarrino, avevano intorbidato le relazioni: come già coi Francesi, il dai dapprima rifiutò ogni soddisfazione e tollerò che venisse arrecato sfregio alla bandiera di San Marco: ma non appena le tre fregate e le due corvette del Nani ebbero dato fondo nella rada, tutte le bellicose intenzioni sbollirono, e il dai promise la restituzione delle prede, il risarcimento dei danni, la consegna dei sudditi veneziani tenuti prigionieri; e una riparazione alla bandiera di Venezia, offesa dalla turba incosciente.

E' forse questa larga soddisfazione data ai Veneziani la causa dell'astio francese, manifestatosi attraverso alle relazioni del console di Luigi XV, e la cui ripercussione, certo involontariamente, si trova nelle poche righe che l'autore degli *Annales* dedica all'avvenimento. (pag. 259 - 60).

Noi possediamo la relazione che il Nani inviò al suo governo tornando da Tripoli, e in essa leggiamo che la marina del dai era in grande decadenza: che l'arsenale era sfornito dei necessari attrezzi; che i magazzini erano vuoti; che sciabecchi e galeotte erano poco numerosi e in cattivo stato. Oltre a queste notizie, altre di natura politica ci sono fornite da quel documento: i veri padroni dello Stato erano alcuni rinnegati, che continua-

mente eccitavano il dai contro la Cristianità, forse per paura di essere consegnati ai rispettivi governi: la protezione della Turchia si faceva sentire indirettamente, perchè le nazioni europee si astenevano dall'agire energicamente contro il debole governo tripolino, perchè temevano di offendere la Porta, alla cui amicizia tutte, più o meno, all'infuori della Russia e dell'Austria, erano interessate.

Come sicuro rimedio alle inevitabili violenze dei pirati, pronti sempre a disobbedire agli ordini del loro signore ed a sfidare le minacce di pene corporali e di morte, perchè la guerra di corsa era la loro unica sorgente di lucro, proponeva il Nani al suo governo l'invio di uno stazionario armato, che ricordasse al governo tripolino la paura provata quando le sue navi avevano puntato i cannoni sulla città.

Giacomo Nani, oltre che abilissimo uomo di mare ed energico esecutore di ordini, era anche un fine uomo politico. Senza nominare apertamente la Francia, nella sua relazione egli ha un accenno alla politica di altre nazioni, che per interesse proprio e per gelosie verso altre potenze, impedivano una energica azione collettiva contro le reggenze barbaresche e trovavano modo di informare i corsari delle mosse delle armate cristiane, perchè potessero evitarne l'incontro.

Venezia non seguì per allora i consigli del suo capitano delle navi: non v'ha ricordo infatti di stazionari veneti o di crociere; ma più tardi, come tutti ricordano, seppe farsi ancora rispettare e



temere con altri Barbareschi, inviando ripetutamente Angelo Emo (1786 - 1792) a far rispettare, a suon di bombarde, gli accordi stipulati.

La grave sconfitta navale che la Porta subì ad opera dei Russi nelle acque di Cesmè (1770) indusse la reggenza barbaresca di Tripoli a più miti consigli verso gli Europei : e ciò tanto più che, invitato a mandare le sue navi in soccorso dei Turchi, il dai a stento potè equipaggiare due galeotte, che, dopo ribellioni di marinai, minacce, punizioni e concessioni, partirono verso il Bosforo, più disposte a pirateggiare che a combattere.

Ma, al solito, nessuna seria conseguenza ebbe a sopportare il dai, perchè le potenze interessate lo protessero; e più tardi egli si avvantaggiò dalla nuova guerra tra Inglesi e Francesi (guerra della indipendenza americana), che ebbe la sua eco nel Mediterraneo, e che porse occasione a trattative e ad accordi con la Francia, le cui navi armate in corsa trovarono a Tripoli asilo ed aiuto.

## XX

La Francia era e fu sempre la grande protettrice del dai, e la mediatrice tra lui e le altre potenze: anche Genova, una delle cui navi era stata catturata dai Tripolini, ebbe ricorso indirettamente all'intervento francese per avere riparazione (1781). Gli è che, decaduto il commercio italiano, cessati gli un dì frequenti approdi di navi geno-



vesi, toscane, veneziane nei porti della Tripolitania, la Francia era sottentrata in tutte le funzioni commerciali, anche nel servizio di traffico con l'Egitto e la Siria.

Gli *Annales Tripolitaines*, compilati in gran parte sulle relazioni consolari francesi per questo periodo, ricordano l'arrivo a Tripoli nel 1784 della squadra dell'ultimo grande marinaio di Venezia, di Angelo Emo, e le grandiose accoglienze da lui ricevute. L'Emo, come è noto, era stato incaricato di ottenere soddisfazione dal governo di Tunisi, con cui Tripoli era quasi sempre in istato di ostilità: era pertanto naturale che fosse ben accolto a Tripoli. Il console francese notò il fasto, che l'Emo ostentava e la ricchezza delle suppellettili della sua mensa.

In quella occasione vennero presi gli accordi per la rinnovazione del trattato tra Venezia e Tripoli per il monopolio delle saline di Zuara, con un notevole aumento dell'annuo censo. Un altro Stato italiano, che, secondo le notizie consolari, aveva commercio fiorente con Tripoli era la Toscana; Livorno, avendo il beneficio del porto franco, era il grande centro del commercio delle lane.

Quando, dopo le tragedie domestiche nella Casa dei Caramanli (1793), Tripoli fu temporaneamente sottoposta al governo di Ali, il georgiano (è noto che questo rinnegato era venuto a Tripoli sopra una nave veneziana), le relazioni coi consoli degli Stati cristiani furono rotte. Per fortuna quel governo fu breve; e dopo un anno e mezzo i Caramanli,



ristabiliti al potere (1795), ripresero le buone relazioni. Ma quel ristabilimento fu ancora fatale all'Italia, perchè il nuovo dai, Iusef, approfittando della guerra tra la Francia e l'Inghilterra, riprese la guerra di corsa, di cui Napoli, la Sicilia, la Sardegna sentirono tutto il peso. Iusef mantenne invece ottime relazioni con la Francia mentre seppe estorcere donativi (o, diciam pure tributi) dalla Spagna, da Napoli, da Venezia per concedere salvacondotti alle navi di quegli Stati. Ma non sempre riuscì nell'intento, ed avendo recato danni al naviglio danese, si ebbe una rude lezione da una squadriglia della Danimarca, che mise a mal partito la flottiglia corsara (1797). Il che dimostra che se Napoli, la cui marina grazie all'Acton era in fiore, avesse saputo valersene, avrebbe senz'altro troncato i nervi della pirateria.

Secondo gli *Annales* in tre anni Iusef avrebbe estorto 41.000 piastre dalla Spagna, 5000 da Napoli, 23.000 da Venezia, oltre a munizioni ed armi.

Bonaparte nella sua spedizione d'Egitto mantenne ottime relazioni con Tripoli; ne ricevette approvvigionamenti per il presidio di Malta e ottenne che, a malgrado degli ordini della Porta, il dai non partecipasse alla guerra contro i Francesi (1798-1800). Quando poi fu obbligato dalla violenza inglese a cacciare il console di Francia, ordinò ai suoi corsari di rispettare la bandiera della repubblica, del che si giovò anche Genova, divenuta repubblica ligure e vassalla di Francia.

Frattanto la cessione di Venezia all'Austria



dava a questa potenza il diritto di succedere in tutti i trattati stipulati dalla Repubblica con le potenze barbaresche; ond'è che in luogo di un console veneziano si ebbe di nuovo a Tripoli un console austriaco. Ma contro i possedimenti austriaci dell'Adriatico, come contro la Sardegna, si esercitò di preferenza la pirateria: basterà ricordare l'attacco di Carloforte, avvenuto nel 1798, con la cattura di ben 600 persone che poi Bonaparte, primo console, riuscì a far liberare.

Anche Napoli, dopo la caduta della Repubblica Partenopea, ebbe più volte a sentire il peso della guerra di corsa tripolina. Del resto più si leggono i documenti di questo periodo, e più si fa forte la convinzione che Jusef seppe abilmente mungere tutti gli Stati d'Europa, estorcendo ad ogni occasione denaro, meno, naturalmente, dall'amica Francia, che spingeva la sua cortesia a regalare a quel sovrano un bastimento da guerra! Ed anche gli Stati Uniti d'America dovettero piegarsi a pagare, dopo che la spedizione contro la Tripolitania e l'occupazione di Derna si furono risolte in un disastro <sup>(1)</sup>.

Da notarsi che nella squadra americana inviata a Tripoli si trovavano alcune cannoniere, che il comandante aveva avuto in prestito dalla marina napoletana; uno dei piloti, il messinese Catalano, si segnalò a bordo dell'*Intrepid* nell'attacco sfer-

<sup>(1)</sup> A proposito della spedizione americana si veda un importante articolo del col. DE AGOSTINI in *Riv. delle Colonie*.



rato per far saltare il vascello americano incagliato (1804).

Contro la Sardegna specialmente, dopo l'avventurosa spedizione di Carloforte, si acuirono le violenze dei corsari tripolini, non secondi ai Tunisini, che però più volte vennero eroicamente ributtati dagli abitanti, o fuggati dalle mezze galere del profugo re sabaudo. Tra le imprese della flottiglia di Tripoli speciale ricordo merita quella del maggio 1813 alle tonnare di Casalpone, dove la squadriglia di sciabecchi venne messa in fuga dagli abitanti e dai pescatori, ancor prima che giungesse al soccorso una delle mezze galere sabaude, che incrociava in quei paraggi.

## XXI

Nel Congresso di Vienna, che chiuse l'epopea napoleonica, alti e forti furono i lamenti delle potenze europee contro la pirateria dei Barbareschi in genere, compresi i Tripolini. Desiderando rientrare in possesso di Malta, i Cavalieri superstiti dopo la dispersione del 1798, a mezzo del loro grande protettore, lo czar di Russia, si offrirono di esercitare un'annua crociera per porre fine alla scandalosa guerra di corsa : ma naturalmente l'Inghilterra si oppose. E così pure fallirono tutte le proposte per l'istituzione di una squadra internazionale, che esercitasse la sorveglianza del Mediterraneo.



Fu invece, come è noto, incaricata la sola Inghilterra di imporre agli Stati Barbareschi la assoluta cessazione della guerra di corsa; e il comandante della squadra del Mediterraneo, lord Exmouth, ebbe ordine di agire. Ma le sue istruzioni furono tutt'altro che energiche: a Tripoli egli si limitò a imporre la liberazione di alcune centinaia di schiavi, e la firma di un trattato, a nome e per conto di Vittorio Emanuele I di Sardegna e di Ferdinando I di Napoli. Col re di Sardegna si conveniva la reciproca immunità, e lo stabilimento a Tripoli di un consolato: ma, come le altre potenze tutte, nessuna eccettuata, anche il regno sardo si obbligava a pagare 4000 piastre per ogni nuovo console. Veniva anche riconosciuto al regno di Napoli lo stesso diritto, e rinnovato l'accordo per la pesca del corallo.

Ma non sì tosto lord Exmouth fu partito con la sua squadra, imbarcando gli schiavi liberati, uscirono da Tripoli gli sciabecchi corsari, che catturarono navi commerciali pontificie e barche da pesca sulle coste toscane.

Il governo di Vienna protestò energicamente, e mandò subito quell'embrione di marina da guerra che si stava ricostituendo a Venezia, una fregata ed un brigantino, nelle acque di Tripoli per chiedere soddisfazione. Ma di fronte alle deboli forze austriache (o meglio venete) il dai rispose arrogantemente, rifiutò persino di ricevere il comandante della fregata, il valoroso Pasqualigo, che dovette allontanarsi senza aver ottenuto nulla (agosto 1816).



L'umiliazione subita dalla sua marina, indusse l'Austria a riportare la questione della pirateria al Congresso di Acquisgrana. Infatti, non solo i Tripolini, ma anche gli Algerini (non ostante la severa lezione data loro nell'agosto del 1816) avevano ricominciato le loro scorrerie e le loro depredazioni. Fu allora affidata alle due più forti potenze navali mediterranee, l'Inghilterra, signora di Gibilterra e di Malta, e la Francia, di esercitare la polizia delle coste africane. Una squadra mista agli ordini dell'ammiraglio Freemantle e di Iurien de la Gravière, l'illustre storico della marina francese, si presentò anche davanti a Tripoli, imponendo la assoluta, piena, intiera abolizione della guerra di corsa (ottobre 1819).

Si chiude così definitivamente la storia marinara di Tripoli, che dalle prime incursioni arabe per oltre undici secoli, salve poche e non lunghe interruzioni, era stata la fonte principale di lucro per le popolazioni mussulmane rivierasche.

La fine della pirateria segnò pertanto anche la completa decadenza della prosperità della regione, sempre sconvolta da guerre intestine e da rivolte di tribù dell'interno (si rammenti la spedizione in Cirenaica, avvenuta l'anno stesso in cui lord Exmouth concluse il trattato sardo-tripolino, e della quale il medico ligure Della Cella fu elegante e prezioso narratore): solo il commercio continuò a dare qualche frutto, ma sempre meno abbondante a cagione della frequente interruzione delle carovane del Fezzan.

E' noto che, scoppiata la guerra turco-ellenica, anche Tripoli dovette armare legni da guerra per mandarli in aiuto dei Turchi : ma si trattava, come scrisse l'ammiraglio turco, di barche pescherecce male armate e peggio equipaggiate. Il dai dovette ricorrere agli Stati, già suoi nemici, per far costruire ed armare le poche navi, che secondo i patti era costretto a fornire al Sultano: Livorno insieme con Trieste e Malta fornì ai Tripolini le navi e gli attrezzi: ma tutto fu distrutto a Navarrino.

## XXII

Ed eccoci all'avvenimento più recente nella storia delle relazioni navali fra Tripoli e gli Stati Italiani nel secolo XIX; cioè alla spedizione sarda del 1824.

Secondo i patti stipulati da lord Exmouth, lo Stato sabauda doveva pagare un'indennità di 4000 piastre per ogni nuovo console. Ora avvenne che, durante il temporaneo congedo del console titolare, il dai pretese da chi lo sostituiva il pagamento dell'indennità. Alle recise opposizioni della Corte e del governo di Carlo Felice il dai iniziò le ostilità, tanto più che per debolezza e per cattiva interpretazione degli ordini, il sostituto del console, il savoiardo Foux, aveva acconsentito a firmare una cambiale a favore del pascià per la somma richiesta, cambiale che il governo di Torino naturalmente rifiutò di pagare.



Le ostilità si manifestarono con l'armamento di una squadriglia composta di una goletta, un bovo, un brigantino, inviate a far la corsa nelle acque di Sardegna. A quell'annuncio il governo sardo, che aveva da poco ricostituita una discreta marina, e già nel 1822 aveva fatto eseguire una crociera nelle acque della Barberia, dispose che le navi disponibili, in parte già pronte per una crociera negli scali del Levante, si raccogliessero e si recassero a fare una dimostrazione navale.

La squadra era composta dal vascello *Commercio di Genova*, della fregata *Cristina*, che era stata precedentemente inviata a Tunisi, della corvetta *Tritone*, e del brick *Nereide*; più, quattro trasporti agli ordini del capitano di vascello Sivori, che aveva servito nella marina francese e vi si era segnalato per intrepidezza in più di uno scontro. I suoi ordini erano di tentare tutte le vie d'accordo, ma di non cedere: gli era prescritto di ricorrere, occorrendo, anche alla mediazione del console d'Inghilterra, sotto i cui auspici era stato stipulato il patto del 1816; e in caso che non riuscisse a persuadere il dai, di convocare un consiglio di guerra, a cui dovevano partecipare i consoli sardi, che la squadriglia doveva trasportare in Levante e decidere se convenisse bloccare Tripoli o attaccarla risolutamente.

Fatta esplorare la costa dalla nave *Tritone*, e riconosciuto che in porto c'erano due golette da 6 cannoni e un brigantino da 12, il Sivori (sett. 1825) si mise in relazione col console inglese e per suo



mezzo con Hagi Mohammed, segretario del dai. Nei lunghi vivaci colloqui, durati due giorni, il Sivori si persuase che un accordo pacifico era impossibile, e perciò tornò a bordo della nave capitana, lasciando un *ultimatum*. Radunato, secondo le sue istruzioni, il consiglio di guerra, venne deliberato di tentare una sorpresa, perchè venne riconosciuto che, date le opere di fortificazione, le batterie costiere, la difficoltà di avvicinarsi a tiro utile con le navi, un bombardamento con le artiglierie di bordo sarebbe riuscito vano.

Pertanto il Sivori dispose che durante la notte si imbarcasse la gente sui mezzi di bordo, cioè sulle grandi scialuppe della *Cristina*, del *Tritone*, della *Nereide* e sui canotti, in totale dieci imbarcazioni a remi su cui era ripartita la compagnia da sbarco, agli ordini del tenente di vascello Mameli; ogni imbarcazione era alle dipendenze d'un ufficiale subalterno (sottotenente di vascello, guardiamarina, ufficiale del corpo Real Navi). Si formarono così tre nuclei, o squadre: una, agli ordini del Mameli, doveva attaccare un brick dei Tripolini ancorato nel porto; un'altra, al comando del sottotenente Pelletta della *Cristina*, attaccare una goletta; una terza agli ordini del sottotenente Chigi impedire le comunicazioni tra le navi e la terra, e potendo, occupare l'arsenale. Rimorchiate dalla *Nereide* fino all'imboccatura del porto, le dieci imbarcazioni nel massimo silenzio, con a bordo circa 260 uomini, si avanzarono nella notte del 26 settembre. Senza essere scorti nè sentiti, gli uomini del Mameli si

appressarono al brick, si precipitarono in coperta, assalirono all'improvviso gli uomini di guardia uccidendoli; si impadronirono della nave, che fu incendiata perchè si riconobbe impossibile rimorchiarla.

Sotto il fuoco delle artiglierie della piazza, venne dal Pelletta presa d'assalto la goletta, mentre il Chigi, con grande audacia, attaccò con uno sbarco il presidio, impedendogli di accorrere in difesa delle navi.

Prima dell'alba le dieci imbarcazioni tornarono a bordo, avendo avuto un morto, un mortalmente ferito, e pochi feriti lievemente. In sostanza l'impresa non era completamente riuscita, perchè l'arsenale non era stato occupato: ma è ingiustissimo il Féraud quando, sempre sulla fede del console francese, afferma che i Sardi dovettero ritirarsi, dopo aver perduto *plusieurs de leurs!!* Sempre gli stessi i nostri amici di Francia!

La gelosia del console francese per il console d'Inghilterra, amico dei Sardi, gli impediva di vedere e di contare!!

Il pascià, intimorito dalla bella prova di audacia dei marinai sardi, e temendo il rinnovarsi degli attacchi, si affrettò a venire agli accordi, tanto più che il Sivori fece avvertire i consoli stranieri che avrebbe il giorno dopo iniziato il bombardamento dal mare.

Fu così che il dai rinunziò a tutte le sue pretese; salutò la bandiera sarda coi colpi di cannone prescritti; ri accettò il console sardo; fece rendere

gli onori delle armi al Sivori, quando sbarcò con tutto il suo stato maggiore.

La marina sarda otteneva così un segnalato trionfo, se si tien conto della scarsezza di mezzi e della condizione in cui si trovavano gli Stati Italiani. Della vittoria del Sivori approfittò il regno di Napoli per ottenere che il dai recedesse dalla pretesa di un nuovo donativo in occasione della morte del re Ferdinando e la successione al trono di suo figlio, Francesco.

Ma Tripoli non poteva rinunciare alla guerra di corsa; ond'è che nel 1826 sappiamo che ben tre navi pontificie erano state catturate; e fu necessario l'intervento di una squadra francese in attitudine minacciosa per indurre il pascià Iussef a restituire le prede, liberare i prigionieri e promettere che le sue navi avrebbero d'allora in poi rispettata la bandiera papale. Così Carlo X iniziava quell'opera di protezione del Papato, che i suoi successori, fino a Napoleone III ed al presidente Thiers, dovevano continuare!

La battaglia di Navarrino, alla quale parteciparono con gravissime perdite le navi tripoline, può dirsi che segni l'ultima fase della marineria di Tripoli. I legni perduti non furono più ricostruiti; gli equipaggi non furono sostituiti; il fanatismo mussulmano, suscitato dalla Porta, venne tenuto a freno da divisioni delle navi francesi e inglesi, dislocate in tutta la Barberia dopo la vittoria.

Credette tuttavia Iussef di poter fare ancora il prepotente con qualche Stato italiano, ostinandosi

a richiedere al re Francesco di Napoli un donativo straordinario, perchè, secondo lui, il trattato del 1816 imposto da lord Exmouth doveva considerarsi decaduto. Riuscite vane le trattative per un accordo pacifico, non senza il sospetto che il console francese soffiasse nel fuoco, il re Francesco I mandò una squadra di 5 navi (tre fregate, un brick e una goletta) con 4 navi bombardiere ed 8 cannoniere <sup>(1)</sup> agli ordini del capitano di vascello Sozi - Carafa. L'armatella giunse a Tripoli il 22 agosto 1828, e, fallite le trattative pacifiche, il Sozi il giorno dopo iniziò il bombardamento con le cannoniere e bombardiere; ma, sia per le pessime condizioni nautiche di quelle sdruscite navi, sia per la difettosa polvere, sia infine per lo stato del mare, esso non produsse nessun effetto, e quelle navi dovettero essere ritirate. Pochi giorni dopo il Sozi fece fuoco con le due navi minori, *Isabella* e *Principe Carlo* : ma anche questa volta la qualità della polvere, data alla marina napoletana da fornitori senza scrupoli, rese nulla l'efficacia del tiro (26 - 27 agosto). In un ultimo bombardamento, eseguito il 28, le bombardiere furono messe fuori combattimento dai tiri nemici; sicchè il Sozi Carafa si ritirò, lasciando libero il campo ai Tripolini, che iniziarono

<sup>(1)</sup> Sulla fallita impresa napoletana veggasi l'importante memoria del prof. GIUSEPPE PALADINO nel fascicolo di Settembre 1929 della *Rivista delle Colonie Italiane*, da me diretta. Il Féraud, con grave errore cronologico, dice che essa fu fatta dopo che Ferdinando II fu salito al trono (pag. 339).



subito una guerra di corsa contro i Napoletani. Pare che i Tripolini avessero dieci morti e parecchi feriti; almeno così è detto in una relazione di un napoletano residente a Tripoli; naturalmente negli *Annales* si dice che « pas un seul individu ne périt » e il merito di aver indotto il dai alla pace è attribuito al console Rousseau!?

Con la mediazione dell'ambasciatore francese a Napoli, duca di Blacas, fu fatta la pace, non molto onorevole per il re che dovette sborsare 20 mila piastre. L'esito infelice della spedizione diede luogo ad un processo, nel quale il Sozi fu condannato per negligenza : ma il re annullò la sentenza di condanna.

### XXIII

La fine della pirateria, dovuta alle minacce continue delle potenze marittime, non poco contribuì alla caduta della dinastia dei Caramanli : perchè le popolazioni prive dei consueti mezzi di esistenza e le strettezze dell'erario, privo dei contributi degli Stati marinari, determinarono uno stato d'animo tale da accrescere il già latente spirito di rivolta. Essa divampò nel 1831, durò parecchi anni, anche dopo l'abdicazione di Iussef in favore del figlio Ali; finchè la Porta, chiamata direttamente in causa, colse l'occasione propizia per sbarazzarsi dei Caramanli, e risottomettere la Tripolitania e la Cirenaica al suo diretto dominio (1835).



E' evidente in questo intervento turco l'opera dell'Inghilterra, interessata ad impedire che la Francia avesse un'occasione qualsiasi di intervenire come pochi anni prima in Algeria. E che la Francia avesse l'occhio su Tunisi e su Tripoli è ormai dimostrato da molte prove, come è provato che la Turchia, oltre a Tripoli, pensava ad assicurarsi anche Tunisi, e ne fu dalla Francia impedita con una assidua sorveglianza navale.

Di nuovo la Turchia, cui ormai si era definitivamente sottratta l'Algeria, e il cui dominio sulla Tunisia e sull'Egitto era soltanto nominale, ripose piede sul territorio tra quelle due regioni : e perciò la storia di Tripoli fino al nostro intervento si confonde dal 1835 al 1911 con quella dell'Impero turco.

Le relazioni marinare della Tripolitania con gli Stati italiani furono d'allora in poi esclusivamente commerciali, con prevalenza di due elementi, i sudditi del re di Sardegna (o meglio i Genovesi) e quelli del granduca di Toscana (o meglio Livornesi), gli uni e gli altri molto attivi in tutti gli scali del Levante. Del resto lo stato di quasi continua rivolta delle regioni interne ridusse sempre più il traffico negli scali tripolini.

Non entra nel quadro di questa monografia l'occuparsi della politica seguita dai vari Stati italiani, e poi dal Regno d'Italia dopo il 1861 di fronte alla Tripolitania, nè della politica di penetrazione pacifica adottata quando l'estendersi della dominazione francese nel Mediterraneo africano rese

necessario all'Italia il ricordare le esortazioni del medico ligure Della Cella al re di Sardegna. Ricorderemo solo che la più importante linea di comunicazione marittima fra la Tripolitania e l'Europa occidentale fu quella istituita dalla *Società Rubattino* di Genova, che fusa poi con altre Società divenne più tardi la *Navigazione Generale Italiana* (1900). E quanto alla colonia italiana, stabilita a Tripoli, e retta da un console nazionale, che iniziò le sue funzioni nel 1860, i documenti smentiscono le tendenziose notizie del Féraud, che si trattasse di pochi Genovesi, Livornesi e Napoletani, poverissimi e antichi schiavi liberati, rimasti a Tripoli come operai, all'infuori di qualche ricco israelita di Livorno.





## I N D I C E

Capitolo	I	.	.	.	.	Pag.	7
Capitolo	II	.	.	.	.	»	12
Capitolo	III	.	.	.	.	»	16
Capitolo	IV	.	.	.	.	»	21
Capitolo	V	.	.	.	.	»	24
Capitolo	VI	.	.	.	.	»	28
Capitolo	VII	.	.	.	.	»	34
Capitolo	VIII	.	.	.	.	»	37
Capitolo	IX	.	.	.	.	»	42
Capitolo	X	.	.	.	.	»	47
Capitolo	XI	.	.	.	.	»	53
Capitolo	XII	.	.	.	.	»	58
Capitolo	XIII	.	.	.	.	»	63
Capitolo	XIV	.	.	.	.	»	68
Capitolo	XV	.	.	.	.	»	73
Capitolo	XVI	.	.	.	.	»	78
Capitolo	XVII	.	.	.	.	»	81
Capitolo	XVIII	.	.	.	.	»	84
Capitolo	XIX	.	.	.	.	»	92
Capitolo	XX	.	.	.	.	»	100
Capitolo	XXI	.	.	.	.	»	104
Capitolo	XXII	.	.	.	.	»	107
Capitolo	XXIII	.	.	.	.	»	113









NELLA NOSTRA COLLEZIONE  
SARANNO PUBBLICATE NEL 1937  
LE SEGUENTI FONDAMENTALI  
OPERE PER LA STORIA DELLA LIBIA

PAOLO TOSCHI, della R. Università di Roma: «*L'HISTOIRE CHRONOLOGIQUE DU ROYAUME DE TRIPOLY*». Edizione critica, con relativo apparato storico, del famoso mss. 12219-12220 della Biblioteca Nazionale di Parigi.

SILVIO FERRI, della R. Università di Bologna: Edizione critica, con apparato storico, delle «*RES CYRENESIUM*» di P. THRIGE.

\* \* \*

Non v'è chi non conosca la fondamentale importanza di queste due opere per la storia della Libia.

«*L'Histoire Chronologique*» costituisce un vero monumento storico della Tripoli settecentesca, e ad essa hanno, più o meno direttamente, attinto tutti gli studiosi della storia tripolitana. Si tratta di due voluminosi manoscritti di complessive pagine 1110, mai editi prima di ora.

Quanto alla «*Res Cyrenensium*», celebre opera dell'olandese Thrige, pubblicata dopo la morte dell'autore, nel 1828, da S. N. J. Bloch, esso è ora assolutamente introvabile. Vi sono raccolte e sistematicamente organicamente le notizie tratte da tutte le fonti classiche sulla Cirenaica antica.

Il Prof. Ferri pubblicherà il testo originale con a fronte la traduzione italiana, oltre all'apparato storico - critico.

Dep. 972



A. A. E. I.

P R E Z Z O   L I R E   D I E C I







D: Ne 498/1

ULB Halle  
000 865 605

3/1



(2)



