

Marcus Rediker

Canaglie di tutto il mondo

l'epoca d'oro della pirateria

Prefazione di Björn Larsson



elèuthera

titolo originale: *Villains of All Nations*
Atlantic Pirates in the Golden Age
traduzione dall'inglese di Roberto Ambrosoli

© 2004 Marcus Rediker
© 2005-2019 elèuthera editrice
published by arrangement with Beacon Press, Boston, USA

nuova edizione 2024

Prefazione alla nuova edizione © 2024 Björn Larsson
traduzione dal francese della Prefazione di Carlo Milani

progetto grafico di Riccardo Falcinelli

www.eleuthera.it
eleuthera@eleuthera.it

Indice

Prefazione alla nuova edizione di <i>Björn Larsson</i>	7
CAPITOLO PRIMO Storia di due terrori	23
CAPITOLO SECONDO L'aritmetica politica della pirateria	51
CAPITOLO TERZO Chi «si farà Pirata»?	83
CAPITOLO QUARTO Il nuovo governo della nave	121
CAPITOLO QUINTO Rendere giustizia ai marinai	157

CAPITOLO SESTO	191
Le donne pirata: Anne Bonny e Mary Read	
CAPITOLO SETTIMO	229
Estirparli dal mondo	
CAPITOLO OTTAVO	263
Una sfida alla morte stessa	
CONCLUSIONE	295
Oro e sangue	
Ringraziamenti	307

Storia di due terrori

Nel primo pomeriggio del 12 luglio 1726, a Boston, William Fly saliva al patibolo per essere impiccato per pirateria. Si muoveva agilmente, come un marinaio che si arrampica *a riva*. Le sue mani indurite dalle sartie reggevano un mazzetto di fiori. Sul suo volto battuto dalle intemperie aleggiava «un aspetto sorridente». Non mostrava colpa, vergogna o contrizione. In effetti, come annotava il reverendo Cotton Mather, «si guardava intorno come distratto». Ma una volta sul patibolo, la distrazione cessò, anche se non nel modo che ci si sarebbe aspettato. I suoi modi si fecero più spicci, e immediatamente prese le redini della funzione mortale. Lanciò egli stesso la corda sulla traversa, assicurandola bene, e poi ispezionò attentamente il cappio destinato al suo collo. Dopodiché, seccato, si rivolse al boia rimproverandolo perché «non sapeva fare il proprio Mestiere». Ma subito dopo il marinaio esperto nell'arte dei nodi ebbe

compassione del novizio e si offrì di insegnargli il modo giusto di eseguire il cappio. Quindi, «con le proprie Mani sistemava le Cose al fine di rendere tutto più Conveniente ed Efficace», riannodando personalmente la corda, mentre la folla sotto il patibolo guardava ammutolita la scena. Infine notificò al boia e agli astanti che «non aveva paura di morire» perché «non aveva fatto torto ad Alcuno». Come spiegava Mather, era determinato a morire «da uomo»¹.

Al momento di pronunciare, in quella funesta occasione, le ultime parole, la speranza di Mather era che Fly e gli altri pirati condannati si comportassero da predicatori; in altri termini si augurava che potessero servire da esempio e monito a coloro che si erano riuniti per assistere all'esecuzione². E alcuni si adeguarono. Samuel Cole, Henry Greenville e George Condick, forse sperando in una grazia *in extremis*, si rivolsero con atteggiamento penitente alla folla raccomandando a tutti di obbedire a genitori e superiori, di non imprecare, bere o bestemmiare, e di non profanare il giorno del Signore. I tre pirati riconobbero la liceità del procedimento a loro carico, ringraziando i sacerdoti per la loro assistenza. Fly, invece, non chiese perdono, non elogiò le autorità, non affermò i valori della cristianità, come ci si attendeva da lui. Lanciò invece un avvertimento. Rivolgendosi alla folla della città portuale, fitta di capitani di navi e marinai, espresse il suo augurio estremo e più sentito: che «tutti i Comandanti di Vascelli possano trarre Avvertimento dalla Sorte del Capitano (si intenda il capitano Green) che egli aveva assassinato, e paghino ai Marinai il Compenso dovuto, e li trattino meglio; essendo a causa della loro Barbarie che tanti si fanno Pirati»³. Fly usava quindi il suo ultimo fiato per protestare contro le

condizioni di lavoro in mare, che definiva *Bad Usage*, maltrattamento. Stava per accedere all'eternità con un'aperta minaccia di ammutinamento sulle labbra.

Benché Mather notasse con piacere che gli era parso di vedere un vago tremito alle mani e alle ginocchia del malfattore, Fly moriva comunque a modo suo, con atteggiamento di sfida e coraggio. Ciò nondimeno, i preti e i magistrati di Boston si sarebbero riservati le ultime battute del dramma. Giacché Fly non aveva rivolto alla gente l'avvertimento ritenuto idoneo, l'avrebbero fatto loro, rispondendo in tal modo alla sua minaccia. Dopo l'esecuzione, ne fecero appendere il cadavere incatenato all'ingresso del porto, «a mo' di Monito per gli altri, in particolare per gli Uomini di Mare»⁴.

Il dramma per Fly e il suo equipaggio era precipitato dalla mattina del 28 giugno 1726, quando erano entrati in porto come prigionieri. Fly era un nostromo di ventisette anni, un poveraccio «di oscuri Natali» che nell'aprile 1726, in Giamaica, si era arruolato sotto il capitano John Green, in rotta verso l'Africa occidentale con lo *snow* (vascello a due-alberi) *Elisabeth* di stanza a Bristol. Green e Fly ben presto si erano scontrati, e il nostromo aveva iniziato a organizzare un ammutinamento contro il comandante. Una notte, insieme a un marinaio di nome Alexander Mitchell, aveva tirato Green giù dal letto, trascinandolo sul ponte, e dopo averlo riempito di botte aveva cercato di buttarlo fuori bordo. Ma Green si era aggrappato alla vela maestra, e allora uno dei marinai, con un'ascia da carpentiere, gli aveva mozzato la mano all'altezza del polso. Dopodiché il disgraziato capitano «era stato inghiottito dal mare». L'ascia era stata quindi rivolta contro Thomas Jenkins, il primo ufficiale, che ancora vivo aveva seguito il

capitano fuori bordo. Gli ammutinati avevano poi discusso se anche il dottore della nave dovesse fare la fine degli altri due, giù «nel blu», ma la maggioranza dell'equipaggio aveva deciso che l'uomo poteva risultare utile, cosicché era stato semplicemente messo in catene sottocoperta⁵.

Una volta preso possesso della nave, gli ammutinati avevano preparato un mastello di *punch* per celebrare degnamente la nascita di un nuovo ordine a bordo. Erano marinai abituati a cucire la canapa per le vele ed erano quindi esperti nell'uso di ago e filo. Avevano così cucito un teschio con le tibie incrociate su di un drappo nero, creando il Jolly Roger, che sarebbe diventato il tradizionale, e temuto, simbolo piratesco. La nave venne ribattezzata *Fames' Revenge* e fece vela in cerca di possibili prede. Furono catturati cinque vascelli, tra cui il *John and Hannah* al largo della North Carolina. Prima di affondarlo, Fly inflisse una severa punizione al capitano John Fulker, legandolo alle drizze di pennone e prendendolo a frustate. Le imprese piratesche di Fly terminarono quando un gruppo di marinai appartenenti ai vascelli catturati e arruolati a forza sulla nave pirata si ribellarono. Fatto prigioniero con i suoi, Fly venne portato a Boston e messo sotto processo per omicidio e pirateria⁶.

A Boston li aspettava il Reverendo Dottor Cotton Mather, un sessantatreenne prelado della Old North Church, pomposo, fatuo e arrogante, che all'epoca era il chierico più famoso, e forse la persona più famosa in assoluto delle colonie americane⁷. Costui mise nella vicenda un interesse personale, proponendosi di portare Fly alla redenzione. Si era dunque incontrato con l'ex-nostromo, esortandolo a ravvedersi e pentirsi, e aveva dato ordine che fosse condotto in chiesa. Anche Benjamin Colman, un altro noto prelado, si

era unito alla battaglia per salvare l'anima a Fly, ma fu tutto vano. I più importanti uomini di chiesa di Boston avevano miseramente fallito con il loro prigioniero, che di volta in volta li aveva sfidati, derisi, fatti oggetto della propria ira. Lo stesso Colman scriveva che Fly «si abbandonava talvolta a tremende manifestazioni d'ira... imprecaando contro il cielo stesso e Dio suo giudice»⁸. Mather, per parte sua, concludeva che quell'uomo era «un esempio massimamente insolito e raro di Impenitenza e Stupidità; e quale spettacolo di ostinazione sarà capace di fornire tale Malvagio». In uno di questi incontri, Fly era esploso, dicendo: «Non posso accusare me stesso... Non mi riconoscerò colpevole di alcun Delitto... il nostro Capitano e il suo secondo ci trattavano in modo Barbaro. A noi disgraziati non viene resa giustizia. Niente è detto ai nostri Comandanti affinché cessino di abusare di noi e trattarci come cani. Ma i poveri Marinai...». A questo punto, a quanto si legge, Mather l'aveva interrotto. Non poteva ascoltare altro. Due concezioni, l'una cristiana e provvidenziale, l'altra marinara e sociale, si fronteggiavano in un conflitto cosmico⁹.

L'impiccagione del «povero» William Fly è stata un atto di terrore. O meglio, bisogna dire che l'occasione ha rappresentato lo scontro tra due terrori diversi. Uno era quello praticato da personaggi come Cotton Mather – cioè preti, funzionari regi, persone abbienti, in parole povere i membri della classe dirigente – che cercavano di eliminare la pirateria in quanto attentato alla proprietà mercantile. Costoro usavano coscientemente il terrore per raggiungere i propri scopi: proteggere la proprietà, punire chi rifiutava di obbedire alle leggi emanate a sua difesa, vendicarsi di quanti consideravano come propri nemici e intimorire i

marinai che coltivassero l'intenzione di farsi pirati. Come lasciava intendere Colman, tutto ciò veniva fatto in nome dell'ordine sociale. Il sermone che quest'ultimo tenne per l'esecuzione – sermone cui Fly rifiutò di assistere – era una meditazione sul terrore, su Dio visto come «re dei terrori» e quindi fonte di ogni disciplina sociale. In effetti, i governanti dell'epoca erano dei veri e propri terroristi, decenni prima che il termine acquisisse il suo significato moderno (come sarebbe accaduto durante il periodo del Terrore nella Rivoluzione francese). Eppure non vengono considerati tali. Anzi, nel corso del tempo, costoro sono diventati eroi culturali, addirittura dei padri fondatori. Il loro era il terrore dei potenti contro i deboli¹⁰.

L'altro tipo di terrore era quello praticato da comuni uomini di mare, come William Fly, che solcavano gli oceani sotto il vessillo del Jolly Roger, la bandiera concepita per terrorizzare i capitani dei vascelli mercantili e convincerli a cedere il proprio carico. Anche i pirati usavano coscientemente il terrore per raggiungere i propri scopi: ottenere denaro, punire chi opponeva resistenza, vendicarsi dei nemici, intimorire marinai, capitani, commercianti, funzionari e chiunque coltivasse l'idea di attaccare i pirati o fronteggiarli. Tutto ciò era fatto in nome di un diverso ordine sociale, come vedremo nei prossimi capitoli. Comunque sia, anche i pirati erano terroristi. E tuttavia anche loro non vengono considerati tali. Anch'essi, nel corso del tempo, sono diventati eroi culturali, forse anti-eroi, o per lo meno personaggi romantici e straordinari di una cultura popolare sempre più globale. Il loro era il terrore del debole contro il potente. Era una parte essenziale di una dialettica del terrore che veniva riassunta nella decisione

delle autorità di innalzare il Jolly Roger sui patiboli dove venivano impiccati i pirati: un terrore sovrastava l'altro¹¹.

Il dramma in cui si trovavano ad agire i pirati (William Fly e le dozzine di altri che incontreremo in seguito) toccava alcune questioni fondamentali di quell'epoca. Come vedremo, i marinai semplici che diventavano pirati mettevano in luce i problemi di classe; gli ex-schiavi africani o afro-americani che passavano alla pirateria ponevano l'accento sui problemi razziali; e i pirati donna lo ponevano sulle convenzioni di genere. E tutti quelli che decidevano di diventare pirati e navigare sotto «la propria bandiera nera», il Jolly Roger, mettevano in scena un dramma di natura squisitamente politica riguardante i rapporti tra le nazioni. Questi eventi hanno avuto un proprio teatro, in entrambe le accezioni del termine, cioè un luogo fisico specifico e una forma drammatica particolare. Essi avvenivano infatti nell'Atlantico, sui patiboli eretti in tutta fretta nelle città portuali come Boston, e sui ponti dei vascelli d'alto mare come la *Fames' Revenge*. I palcoscenici erano transienti, in movimento, contemporaneamente locali e globali, come gli attori che vi comparivano¹².

Nella messa in scena nazionale, al pirata era riservato il ruolo di un feroce e violento *villain* [canaglia], descritto dai gruppi dominanti come un mostro assetato di sangue, votato alla distruzione dell'ordine sociale. Ma sotto la retorica della demonizzazione, che esploreremo nell'ottavo capitolo, c'è una storia reale alimentata dai conflitti nazionali e dalle loro ricadute. Durante la Guerra di Successione Spagnola, molti uomini di mare contemporanei di William Fly avevano prestato servizio, in qualità di corsari, sulle navi da guerra private che ricevevano dalle monarchie

una «lettera di corsa», vale a dire l'incarico ufficiale di attaccare, catturare e saccheggiare i vascelli nemici. I governanti delle nazioni europee usavano questi corsari per integrare la propria forza navale, interrompere le linee di rifornimento e i circuiti commerciali del nemico e accumulare ricchezza a sue spese. A guerra finita, però, si accorgevano di non poter controllare i corsari che prima stavano alle proprie dipendenze. Nel 1716, ad esempio, una banda di pirati annunciava con spavalderia e arroganza di «non aver mai sottoscritto gli articoli di pace con i Francesi e gli Spagnoli» e che avrebbe quindi continuato ad attaccare le navi di quelle nazioni. Lo stesso equipaggio, sotto il comando di un certo capitano Benjamin Hornigold, aggiungeva che non avrebbe invece «disturbato Inglesi e Olandesi».

Il governatore della Virginia, Alexander Spotswood, pur avendo avuto notizia di tali dichiarazioni, non vi aveva però prestato fede. Nel luglio 1716 scriveva infatti al Council of Trade and Plantations che i pirati di recente insediatisi nelle Bahamas avevano annunciato che «non avrebbero arrecato disturbo agli Inglesi e si sarebbero accontentati di predare ogni vascello Francese o Spagnolo che avessero incontrato». Ma poi continuava: «Tuttavia è sì scarso il credito che si può dare a siffatte Persone, che non v'è dubbio che tratteranno tutte le Nazioni al medesimo modo, ogni qual volta ne abbiano l'occasione». E aveva ragione. La logica della guerra corsara non poteva durare a lungo. Uno stupefatto capitano Hornigold l'avrebbe ben presto scoperto a sue spese: il suo equipaggio, composto in massima parte di inglesi, lo avrebbe destituito di lì a poco proprio perché rifiutava di catturare e depredare le navi britanniche, che dopo tutto rappresentavano le prede più numerose e lucrative di quei mari¹³.

In un mondo sempre più dominato dal sistema degli Stati nazionali, il fatto che i pirati agissero «in assenza di alcun incarico di Principi o Potentati» era diventato un problema di primaria importanza. Dopo un sanguinoso scontro al largo della costa occidentale dell’Africa, nel corso del quale la nave da guerra britannica *Swallow* aveva catturato l’intero equipaggio di Bartholomew Roberts, il giudice del tribunale speciale istituito per l’occasione al Cape Coast Castle (una fortezza per la tratta degli schiavi) aveva severamente ammonito i pirati: «Avete condotto questa Lotta e questa insolente Resistenza contro una Nave Reale senza qualsivoglia giustificazione di Autorità, se non quella proveniente dalla vostra personale depravata Volontà, e per di più sotto l’insegna di una Bandiera Nera, con ciò presentando Voi stessi con assoluta evidenza come volgari Briganti, Oppositori e Violatori di tutte le Leggi umane e divine».

I pirati non si consideravano «vulgari Briganti, Oppositori e Violatori di tutte le Leggi umane e divine», bensì si ritenevano gente senza nazione. Nel cucire la loro bandiera nera, simbolo anti-nazionale di una banda di fuorilegge proletari, «dichiaravano Guerra a tutto il Mondo». Quando incrociavano un’altra nave, i pirati, che erano di origine multinazionale, in genere rispondevano ai saluti dicendo che venivano «dal mare», non da uno specifico Paese. A volte spiegavano ai loro prigionieri di aver «venduto la propria nazione» per il bottino. Cosa che era stata brutalmente chiarita dopo la dichiarazione di guerra contro la Spagna (la breve Guerra della Quadruplice Alleanza) nel marzo 1719, quando l’Ammiragliato britannico e tutti i suoi ufficiali, fino alle Americhe, speravano disperatamente che i pirati rientrassero per accettare dal re un «incarico di corsa» e poi

tornare in mare appunto come corsari. In effetti molti pirati rientrarono per accettare l'incarico e tornarono in mare come corsari, ma alle dipendenze della Spagna per attaccare le navi inglesi! Lo storico Peter Earle scrive che i vascelli corsari spagnoli «avevano, a quanto si diceva, equipaggi formati principalmente da sudditi britannici e francesi, un ulteriore esempio dell'estrema slealtà dei pirati di quel periodo». Non stupisce se i governanti degli Stati nazionali arrivarono alla conclusione che quella gente doveva essere sterminata¹⁴.

I pirati degli anni tra il 1710 e il 1720 sono stati forse quelli più importanti nella lunga storia delle scorrerie navali. Hanno rappresentato l'apice di ciò che è stata definita l'epoca d'oro della pirateria, che copre il periodo compreso all'incirca tra il 1650 e il 1730. Quest'epoca ha visto il succedersi di tre generazioni distinte di pirati: i bucanieri degli anni 1650-80, questi «cani del mare», per lo più protestanti, provenienti da Inghilterra, Francia settentrionale e Olanda, che cacciavano la selvaggina sulle isole deserte e attaccavano le navi della Spagna cattolica, ben esemplificati dal temibile Henry Morgan; i pirati degli anni Novanta, la generazione di Henry Avery e William Kidd, che si erano spostati nell'Oceano Indiano stabilendo le loro basi in Madagascar; e infine quelli che costituiscono l'argomento di questo libro, i pirati degli anni 1716-26, che sono stati i più numerosi e quelli che hanno riscosso il maggior numero di successi. Rappresentati da personaggi come Edward Teach e Bartholomew Roberts, attaccavano le navi di tutte le nazionalità riuscendo a mettere in crisi il lucrativo sistema commerciale atlantico. Sono loro che hanno dato origine alla maggior parte delle immagini di pirati che continuano a vivere nella cultura popolare, da personaggi

esagerati come Barbanera o lo sconosciuto pirata zoppo che è servito a Robert Louis Stevenson da verosimile modello per il Long John Silver dell'*Isola del tesoro*, fino alla temuta bandiera nera con il teschio e le ossa incrociate.

Gli scorridori multietnici – che nel corso del decennio 1716-26 raggiungevano il numero di circa quattromila – furono in grado di mettere in ginocchio il sistema commerciale atlantico catturando centinaia di navi mercantili, bruciando o affondando molte di esse, e depredandole tutte di ogni carico di valore. Disarticolavano così il commercio in zone strategiche dell'accumulazione capitalista come le Indie Occidentali, il Nord America e l'Africa occidentale, in un'epoca in cui l'economia atlantica, avviata di recente e in espansione, era la fonte di enormi profitti e di rinnovato potere imperiale. Di solito i marinai si univano alle navi pirata dopo aver prestato servizio sui vascelli mercantili o militari, dove dovevano sopportare sovraffollamento, vitto scarso, disciplina brutale, salari di fame, malattie devastanti, incidenti disabilitanti e morte prematura. La pirateria, come vedremo, offriva invece la prospettiva di bottino e «denaro facile», cibo e bevande abbondanti, ufficiali elettivi, equa distribuzione delle risorse, cure per i feriti e allegro cameratismo, il tutto come espressione di un'etica di giustizia.

Se la qualità era buona, la durata della vita che la pirateria lasciava sperare non era però lunga. Di norma, un marinaio serviva sotto la bandiera nera per un paio d'anni, periodo oltre il quale molti, se non i più, ci lasciavano la pelle. Era raro che qualcuno servisse, o durasse, per un periodo superiore. I funzionari regi che rappresentavano l'accusa al processo contro l'equipaggio di Roberts al Cape Coast Castle definivano il primo gruppo di condan-

nati alla forca – William Magnes, David Sympson, Thomas Sutton, Valentine Ashplant – come «vecchi Trasgressori e noti Briganti», anche se ognuno era «nella lista» soltanto da tre o quattro anni. Eppure il rischio di morte per molti non costituiva un deterrente, e tale scelta veniva riassunta dallo stesso capitano Roberts, che faceva notare come sui mercantili ci fosse «cibo scarso, paga bassa e lavoro duro; ma qui da noi c'è abbondanza e sazietà, piacere, libertà e potere; e chi non sceglierebbe di riscuotere il proprio credito da questa parte, quando il rischio che si corre, al peggio, è soltanto lo sguardo incarognito di un paio di persone mentre mi impiccano. No, *vita felice e corta*, ecco il mio motto»¹⁵.

Gli Stati nazionali, da terroristi quali erano, non chiedevano di meglio che rendere breve la vita dei pirati, e in effetti lo scontro del 1726 tra William Fly e Cotton Mather a Boston fu solo una scena di un dramma durato dieci anni. Gli imperi atlantici, con la Gran Bretagna in testa, organizzarono una campagna terroristica internazionale per sradicare la pirateria, usando il patibolo come esibizione pubblica di potere. Tra il 1716 e il 1726 i governi impiccarono pirati a Londra, a Edimburgo, a São Miguel nelle Azzorre, al Cape Coast Castle in Africa, a Salvador in Brasile, a Curaçao, ad Antigua, a Saint Kitts, in Martinica, a Kingston e Port Royal in Giamaica, nelle Bahamas, nelle Bermuda, a Charleston in South Carolina, a Williamsbourg in Virginia, a New York, a Providence nel Rhode Island e nella stessa Boston, dove diversi pirati erano già stati giustiziati negli anni precedenti. In tutte queste località le autorità mettevano in scena spettacolari esecuzioni di quanti avevano commesso atti di banditismo in mare. L'impiccagione di Fly fu soltanto una delle ultime di queste scene terribili.

Quasi tutte le impiccagioni di pirati eseguite nelle località atlantiche ebbero qualche elemento in comune con il dramma interpretato da Fly, i suoi compagni e Mather. I pentiti, come Cole, Greenville e Condick, sperando in un atto di clemenza, dicevano ciò che le autorità volevano sentire, e magari ne erano davvero convinti: non si doveva bestemmiare, imprecare, pronunciare il nome di Dio invano, cantare canzoni oscene, giocare d'azzardo, frequentare prostitute, profanare la festa, cedere all'indecenza e alla lussuria, peccare di gola. Si doveva invece obbedire a tutti i superiori, rispettare i genitori, «tributare la dovuta deferenza ai Governanti», «stare al proprio posto e accontentarsi della propria condizione». Solo a pochissimi fu concesso il perdono. Ai più, anche a quelli più sottomessi e pentiti, fu sempre negato¹⁶.

Ma ciò che risulta evidente da queste esecuzioni, e certamente è risultato tale agli occhi delle autorità del tempo, è la quantità di disordine e resistenza che hanno generato. Nel 1717, a Kingston, Giamaica, una folla sediziosa sottrasse un pirata alla forca. Le autorità regie di tutte le località atlantiche, temendo che la cosa si ripetesse anche in altre occasioni, rinforzarono le proprie guarnigioni al fine di prevenire una simile eventualità. Molti pirati, poi, come Fly, rifiutarono il ruolo prescritto e usarono l'occasione per un ultimo atto di sovversione. Una fila infinita di pirati salì spavalamente sul patibolo e da lì sbeffeggiò le più alte cariche. Nel 1718, alle Bahamas, il pirata Thomas Morris espresse davanti al cappio un unico semplice rammarico: di non essere stato «di maggiore afflizione per queste Isole». Nel 1726, all'impiccagione di John Gow, un uomo assai corpulento, la corda si spezzò e il condannato dovette «salire la scala una seconda volta, cosa che fece con mode-

sto disagio, morendo con la medesima brutale ferocia che aveva animato tutte le sue azioni da vivo»¹⁷.

In occasione di un'esecuzione collettiva di pirati a Providence [l'allora capitale delle Bahamas], avvenuta nel dicembre 1718, Woodes Rogers, governatore e giudice del vice Ammiragliato delle Bahamas, fece issare sul patibolo l'infame bandiera degli scorridori, cosicché il suo teschio ghignante sventolasse sul luogo dell'esecuzione. Temendo una sommossa da parte della folla radunata (di cui facevano parte molti ex-pirati) e, ancor peggio, la liberazione dei malfattori, Rogers schierò cento soldati per scortare al patibolo Daniel Macarty e altri sette che dovevano essere giustiziati per «Ammutinamento, Fellonia, Pirateria». Uno dopo l'altro i pirati fecero discorsi spavaldi, proclamando che «la Vita da Pirata è l'unica Vita per un Uomo di qualche Valore». Macarty invece ricordò «il tempo in cui c'erano sull'Isola tanti Giovani Coraggiosi che non l'avrebbero lasciato morire come un Cane». Ma poi riconobbe davanti alla folla convenuta che in quell'occasione c'era «troppo potere sopra le loro teste» perché qualcuno potesse «tentare alcunché in suo Favore». E dopo bevute, brindisi, insulti al governo e persino una temporanea sospensione dell'esecuzione, alla fine fu dato l'ordine di rimuovere i supporti che sostenevano i condannati, al che «la botola si è aperta e gli otto hanno penzolato»¹⁸.

Nel 1720, otto membri dell'equipaggio di Bartholomew Roberts furono catturati e processati in Virginia, dove si mostrarono insolenti e oltraggiosi, comportandosi «con la più grande impudenza alla Sbarra». Al termine del processo, «coprirono di ingiurie i Giudici e quanti erano coinvolti nella loro condanna, promettendo che se fossero mai tornati in Libertà non avrebbero lasciato in vita alcuno che

fosse caduto nelle loro mani». E andarono a morire ostentando disprezzo per ogni possibile clemenza. Come disse un osservatore, «sono morti così come hanno vissuto, senza mostrare alcun segno di Pentimento». Infatti, «giunti che furono sul luogo dell'Esecuzione, uno di essi chiese una bottiglia di vino, e presone un bicchiere bevve alla Danzazione del Governatore e alla Decadenza della Colonia, brindisi cui gli altri si associarono». Il governatore, Alexander Spotswood, non trovò divertenti né i disordini in tribunale né i brindisi sul patibolo. Dimostrando un gran senso pratico, scrisse così a un altro funzionario regio: «Ho pensato che per ottenere un Terrore ancora maggiore fosse necessario impiccare quattro di essi in catene»¹⁹.

Il dramma fu replicato più volte. Quando i cinquantadue membri dell'equipaggio di Roberts vennero impiccati al Cape Coast Castle nel 1722, dinnanzi a un pubblico di europei e africani, un gruppo di pirati osservò: «Erano dei delinquenti poveri e quindi li hanno impiccati, mentre altri, non meno colpevoli sia pur in altro modo, l'hanno scampata». Si riferivano ai delinquenti ricchi che sottraevano ai marinai il salario e il cibo dovuto, e così facendo spingevano molti di essi alla pirateria. Al momento di giustiziare i «vecchi» pirati Magnes, Sympson, Sutton, Ashplant e Hardy, «nessuno di essi è apparso minimamente depresso». Al pari di Fly, dopo aver insultato la corte, «hanno marciato verso il patibolo senza una lacrima». Hardy si fermò per lamentare che «aveva visto molte impiccagioni, ma questo modo di avere le Mani legate dietro la Schiena gli risultava strano e non l'aveva mai visto prima in tutta la sua Vita». Ed ebbe il coraggio (o lo spirito) di suggerire che le autorità non sapevano condurre nel modo dovuto un'esecuzione²⁰!

Anche qui, come altrove, le autorità esibirono il Jolly Roger sventolante sul patibolo. Come dire: chi naviga sotto questa bandiera, alla fine muore sotto di essa. Ma la semplice uccisione non sembrò un terrore sufficiente: i cadaveri dei pirati, come nel caso di William Fly, vennero trasformati in un «Proficuo e Utile Spettacolo». Nel caso appena narrato, furono dispersi lungo tutta la costa africana per dare al messaggio la maggior diffusione possibile²¹.

Il terrore alimentava il contro-terrore, pan per focaccia. Nel 1717, dopo che i governanti di Boston avevano fatto impiccare otto membri dell'equipaggio di Sam Bellamy, i pirati che si trovavano ancora in mare avevano giurato di «uccidere chiunque prendessero che fosse del New England». Edward Teach, noto anche come Barbanera, aveva dato alle fiamme un vascello catturato solo «perché era di Boston, asserendo che la gente di Boston aveva impiccato dei pirati»²². E quando Bartholomew Roberts e i suoi vennero a sapere che le autorità di Nevis nel 1720 avevano giustiziato alcuni pirati, si erano risentiti a tal punto da far subito vela verso il porto di Basseterre, dove incendiarono diverse navi e offrirono una ricompensa a chiunque avesse consegnato nelle loro mani i funzionari responsabili affinché potessero farne giustizia. La stessa minaccia fu fatta per vendicare i pirati che avevano deriso il governatore Spotswood quando erano stati giustiziati in Virginia. Il conto fu pareggiato in occasione della cattura di una nave francese su cui viaggiava il governatore della Martinica, che aveva anche lui fatto impiccare alcuni membri della «fratellanza». Roberts si vendicò impiccando il malcapitato governatore a uno degli alberi della sua stessa nave. I pirati insomma usavano il terrore con-

tro i terroristi di Stato. Era una guerra di nervi, dove a ogni impiccagione ne corrispondeva un'altra, generando una spirale di violenza²³.

Bisogna tuttavia dire che i pirati avevano praticato il terrore fin dall'inizio, ancor prima che le autorità mandassero qualcuno di loro alla forca. Avevano i propri motivi, e i propri metodi. La pirateria stessa era fondata sul terrore, come ben sapevano tutti i contemporanei degli scorridori. Il capitano Charles Johnson, che conosceva questa generazione di pirati (alcuni anche personalmente) e che aveva raccontato le loro imprese nei particolari, li definiva il «Terrore del Commercio Mondiale». Cotton Mather li chiamava «Mostri marini, che sono stati il Terrore di quanti abitano il mare». Il terrore praticato dai pirati era diretto contro coloro che organizzavano gli scambi commerciali e contro chi trasportava le loro merci. Tutto aveva inizio quando una nave pirata avvicinava una possibile preda e issava lo strumento primario del terrore, il Jolly Roger, con il suo messaggio inequivocabile: arrendersi o morire²⁴.

I motivi per cui i pirati ricorrevano al terrore erano diversi: evitare il combattimento; forzare qualcuno a rivelare dove fosse nascosto il bottino; punire i capitani marittimi. Il primo punto da sottolineare è che i pirati non desideravano combattere, anche se ai loro e ai nostri giorni venivano e sono rappresentati come assetati di sangue. Come ha scritto Stanley Richards, «la loro ambizione era acquisire bottino e vivere per godere i piaceri che questo poteva portare. Una battaglia poteva privarli di tale opportunità. E quindi l'eventualità di dover entrare in azione contro un'altra nave era vista come una sgradevole necessità. Cercavano bottino, non sangue»²⁵.

Tuttavia usavano la minaccia della violenza per ottenere questo bottino. L'idea originaria era di spaventare l'equipaggio del vascello da attaccare, in modo da scoraggiarne la difesa. La tattica funzionava, come hanno spiegato numerosi capitani di navi mercantili: «Appena viene issata la bandiera dei Pirati, alla loro vista i nostri uomini non difendono più la nave», scriveva uno. La vista del Jolly Roger «tanto terrorizzò» l'equipaggio dell'*Eagle* che «gli uomini non solo rifiutarono di combattere ma impedirono agli ufficiali di farlo» quando questi cercarono di compiere il proprio «Dovere in Difesa» della nave. Alla fine la ciurma spaventata «si rifugiò sottocoperta» per nascondersi. Quando Edward Low e i suoi entrarono a São Miguel, nelle Azzorre, «Egli minacciò tutti di Morte immediata in caso di Resistenza, il che indusse un tale Terrore in essi che offrirono spontaneamente il bottino ai Malfattori, senza sparare un colpo». Perché gli equipaggi rifiutavano di difendere le loro navi? Sapevano che se avessero resistito e fossero stati sconfitti, con tutta probabilità i pirati li avrebbero messi alla tortura, per dare una lezione a loro e agli altri marinai. L'idea che chi resisteva sarebbe stato sottoposto a un trattamento brutale, annunciava il «Boston News-Letter» nel giugno 1718, «spaventa a tal punto i nostri Marinai che essi si rifiutano di combattere quando i Pirati li attaccano». Dopo tutto, i pirati avrebbero potuto chieder loro: perché mai rischiate la vita per proteggere la proprietà di mercanti e capitani che vi trattano così male²⁶?

I pirati ricorrevano alla violenza anche per costringere i prigionieri, specialmente i capitani, a rivelare la dislocazione del carico, «a confessare quanto denaro fosse a bordo». A uno dissero che, se avesse tenuto nascosto qualcosa di valore, l'avrebbero «gettato in mare con due palle

di cannone legate attorno al collo». A un altro intimarono: «Se ti cogliamo a Mentire anche una sola volta, Danne-remo te e il tuo Vascello». Ci fu chi cercò di nascondere qualcosa di valore ma venne scoperto. In un caso, Roberts e i suoi trascinarono il primo ufficiale di un vascello catturato «all'argano, e lo frustrarono fin quasi a togliergli la Vita per il motivo che aveva nascosto in tasca due Anelli d'Oro». Questa pratica della violenza in uso sulle navi pirata non differiva da quella delle navi militari o corsare, dove si adoperavano i medesimi metodi. In effetti, almeno una parte del terrorismo piratesco non era che il metodo standard di fare la guerra, solo che i pirati agivano senza l'approvazione di un qualsiasi Stato nazionale²⁷.

I pirati esercitavano la violenza anche contro il carico trasportato dalle loro prede, distruggendo massicci quantitativi di proprietà nel più furioso e insensato dei modi, come i capitani che avevano subito la cattura non si stancavano di descrivere. Si precipitavano sotto coperta come «una Massa di Furie», sventrando le balle di mercanzia con le sciabole da abordaggio e gettando fuori bordo beni di valore con rumorosi sghignazzi. Distruggevano un gran numero di navi, abbattendone gli alberi, incendiandole e affondandole, in parte perché non desideravano che la notizia della loro presenza si spargesse da un vascello all'altro fino alle coste, ma anche perché intendevano distruggere la proprietà di commercianti e capitani che consideravano propri nemici. In definitiva praticavano un terrore indiretto contro i detentori della proprietà mercantile²⁸.

La propensione dei pirati per il terrore sembra aver avuto un effetto intimidatorio anche su ufficiali e marinai della Royal Navy britannica. Dal 1717 in avanti i funzionari

coloniali e i mercanti elevarono un coro di proteste per il fatto che i vascelli di Sua Maestà non si mostravano troppo ansiosi di attaccare gli scorridori che mettevano in crisi il commercio in misura così rilevante. I mercanti in particolare lamentavano che i vascelli militari preferivano fare affari con i pirati piuttosto che combatterli. In Giamaica, «i Capitani delle Navi da Guerra di stanza laggiù [erano] poco propensi a mettere a rischio i Vascelli Reali contro gente disperata come si dice siano i Pirati». Tanto il governatore delle Bahamas Woodes Rogers quanto il governatore di Antigua Archibald Hamilton, con l'intera assemblea, protestarono perché il capitano Whitney del vascello regio *Rose*, incaricato di dar la caccia a Roberts e ai suoi, aveva rifiutato di farlo. Il capitano Cornwall del vascello regio *Sheerness* fu accusato di «aver disatteso o rifiutato l'ordine di andare in cerca di altri pirati». Il capitano Upton del *London*, inviato nell'Oceano Indiano a combattere i pirati, quando si imbatté in Edward England preferì sottrarsi allo scontro. Il capitano Thomas Matthews del *Lion* a quanto pare preferiva le attività commerciali illegali al più pericoloso compito di combattere. Fu infatti accusato di collaborare e barattare merci con i pirati in Madagascar. Il capitano pirata Edward Taylor capì come stavano le cose e si fece beffe della Royal Navy in un breve discorso fatto al suo equipaggio nel 1723: «Che il mio Sangue sia Dannato, Dio perdonami se bestemmio, ecco qui che ci hanno mandato contro uno squadrone di Gente Armata, ma non mi sembra tanto interessata a noi, quanto piuttosto in vena di commerci; stiamo comunque vicini l'uno all'altro e facciamo attenzione a noi stessi»²⁹.

Come si è sviluppata questa dialettica della violenza tra i pirati e gli Stati nazionali? Quali ne sono state le cause? Per-

ché la pirateria è esplosa nel 1716, e perché è declinata dopo il 1726? Perché i pirati esprimevano tanta rabbia, e desiderio di vendetta, contro i capitani marittimi e i funzionari regi? E perché usavano proclamare che «la Vita da Pirati è l'unica Vita per un Uomo di qualche Valore»? A queste domande fondamentali si risponderà nelle pagine che seguono, esplorando la storia sociale e culturale dei pirati all'inizio del diciottesimo secolo, di questi fuorilegge che hanno rappresentato l'ultimo grande momento dell'epoca d'oro della pirateria. Vedremo come la nave pirata di quell'epoca fosse un mondo capovolto, in virtù di accordi che stabilivano regole e modi di un ordine sociale alternativo. I pirati «distribuivano la giustizia», eleggevano i propri ufficiali, dividevano equamente il bottino e instauravano una disciplina diversa. E ancora ponevano limiti all'autorità del capitano, contrastavano molte delle pratiche del commercio marittimo capitalistico e mantenevano un ordine sociale multiculturale, multirazziale e multinazionale, dimostrando in modo chiaro, e sovversivo, che una nave poteva essere governata in modo differente da quello brutale e oppressivo in atto sui mercantili o nella Royal Navy.

Perché in realtà, non c'erano soltanto due tipi di terrore, quello della forza e quello del Jolly Roger. I terrori erano tre. Per capire William Fly e il suo conflitto con i preti di Boston, per capire il dramma del patibolo ripetuto in un porto atlantico dopo l'altro, e soprattutto per capire l'esplosione della pirateria avvenuta nel diciottesimo secolo, dobbiamo aver presente ciò che Fly definiva *Bad Usage*, maltrattamento, cioè il modo in cui il capitano e il secondo trattavano lui e i suoi compagni marinai: «barbaramente», come «cani». Egli parlava del violento regime disciplinario

in vigore sui vascelli d'alto mare nel diciottesimo secolo, della violenza ordinaria intrinseca al lavoro marittimo e praticata da capitani incaricati di trasportare merci che costituivano la linfa vitale dell'economia capitalistica mondiale. Anche se non restano testimonianze di cosa esattamente abbia fatto il capitano Green ai danni di Fly e degli altri marinai a bordo dell'*Elisabeth*, tanto da generare la rabbia, l'ammutinamento, l'omicidio e infine la decisione di farsi pirati, non è difficile immaginarlo. I verbali dell'Alta Corte dell'Ammiragliato in quel periodo sono pieni di resoconti sanguinosi che parlano di fustigazioni, torture e uccisioni³⁰. Fly parlava del suo capitano come di un terrorista.

Lo scontro nel 1726 tra Fly e Mather, a Boston, fu particolarmente combattivo, ma non inconsueto. A quel tempo, Fly e gli altri come lui erano le «Canaglie di tutto il Mondo». Provenienti da vari Stati nazionali, in lotta contro il commercio mondiale senza rispetto per la nazionalità o la proprietà, i pirati diedero vita a un dramma strano e affascinante, un'opera morale del diciottesimo secolo piena di personaggi smisurati, trame intricate, inganni e raggiri, e anche finali inaspettati. Come quello occorso quando gli argomenti di Fly ebbero alla fine la meglio su Mather. Il pirata «stupido» e «impenitente» riuscì infatti a convincere il superbo sacerdote dell'esistenza di almeno una causa primaria della pirateria. Tanto che durante il sermone per l'esecuzione, Mather si rivolse ai capitani marittimi presenti tra il pubblico dicendo loro in termini chiari che da allora in poi non avrebbero dovuto «essere come Diavoli, nel loro Barbaro Trattamento degli Uomini loro sottoposti, inducendoli nella Tentazione di compiere Atti Disperati»³¹.

Note al capitolo

1. Abel Boyer (a cura di), *Political State of Great Britain*, 60 voll., (London, 1711-1740), vol. 28, 272-273; Cotton Mather, *The Vial Poured Out upon the Sea: A Remarkable Relation of Certain Pirates...* (Boston, 1726), 47-48, successivamente pubblicato in Daniel E. Williams (a cura di), *Pillars of Salt: An Anthology of Early American Criminal Narratives* (Madison House, Madison, 1993), 110-117. Si veda anche Captain Charles Johnson, *A General History of the Pyrates* (London, 1724, 1728), a cura di Manuel Schonhorn, University of South Carolina Press, Columbia, (1972), 606-613 (da qui in avanti *History of Pyrates*). In tutto il libro i corsivi sono quelli originali, se non altrimenti annotato.
2. *The Tryals of Sixteen Persons for Piracy & c.* (Boston, 1726), 14. Mather aveva scritto di un altro equipaggio pirata mandato alla forca: «Cosa sono oggi questi PIRATI, se non tanti Predicatori di quelle medesime cose che un tempo non tolleravano ascoltare, quando i Servi di DIO le Predicavano?». Si vedano le sue *Instructions to the Living, From the Condition of the Dead: A Brief Relation of Remarkables in the Shipwreck of above One Hundred Pirates* (Boston, 1717), 40.
3. Boyer, *Political State*, vol. 33, 272-273. Mather riportava anche la minaccia di Fly: «Consigliava ai Comandanti di Navi di comportarsi bene con i propri uomini, altrimenti questi avrebbero fatto loro ciò che lui aveva fatto [al suo]». Mather, *Vial Poured Out*, 47-48.
4. Mather, *Vial Poured Out*, 112; «Boston News-Letter», July 7, 1726. Condick, che pure era ritenuto un ubriacone «stupido e insensibile» al tempo in cui era pirata, ottenne una sospensione della pena. Si veda Benjamin Colman, *It is a Fearful Thing to Fall into the Hands of the Living God* (Boston, 1726), 37.
5. *History of Pyrates*, 606.
6. *Ibid.*, 606, 608.
7. Si veda l'eccellente articolo di Daniel A. Williams, *Puritans and*

Pirates: A Confrontation between Cotton Mather and William Fly in 1726, «Early American Literature», 22 (1987), 233-251.

8. Colman, *It is a Fearful Thing*, 39. Jeremiah Bumsted, «di professione manovale in tempi normali», annotava nel suo diario il rifiuto di Fly di cooperare con i prelati, concludendo che era «un esempio senza pari di durezza di cuore». Si veda *Diary of Jeremiah Bumsted of Boston, 1722-1727*, «New England Historical and Genealogical Register», 15 (1861), 309-310.

9. Mather, *Vial Poured Out*, 47, 21; Daniel A. Cohen, *Pillars of Salt, Monuments of Grace: New England Crime Literature and the Origins of American Popular Culture, 1674-1860* (Oxford University Press, New York, 1993).

10. Colman, *It is a Fearful Thing*. Si fa qui riferimento ai commenti di Noam Chomsky, in *September 11th and Its Aftermath: Where is the World Heading?*, conferenza tenuta alla Music Academy di Chennai (Madras), India, il 10 novembre 2001.

11. Relativamente all'idea del pirata come moderno anti-eroe, si veda Hans Turley, *Rum, Sodomy, and the Lash: Piracy, Sexuality, and Masculine Identity* (New York University Press, New York, 1999).

12. Per maggiori informazioni sulla mobilità della forza-lavoro nell'Atlantico del diciassettesimo, diciottesimo e primo diciannovesimo secolo, si veda Peter Linebaugh e Marcus Rediker, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic* (Beacon Press, Boston, 2000) [trad. it. *I ribelli dell'Atlantico: la storia perduta di un'utopia libertaria*, Feltrinelli, Milano 2018].

13. «Boston News-Letter», May 21, 1716; Spotswood to Council of Trade and Plantations, July 3, 1716, Colonial Office Papers (da qui in avanti CO) 5/1364; «Examination of John Brown» (1717), in John Franklin Jameson (a cura di), *Privateering and Piracy in the Colonial Period: Illustrative Documents* (Macmillan, New York, 1923), 294.

14. «Boston News-Letter», April, 29, 1717; «Proceedings of the Court held on the Coast of Africa upon Trying of 100 Pirates taken by his

Ma[jes]ties Ship Swallow» (1722), High Court of Admiralty Papers (da qui in avanti HCA) 1/99, f. 10; *History of Pyrates*, 319; Peter Earle, *The Pirate Wars* (Methuen, London, 2003), 195.

15. *History of Pyrates*, 244, 285-286. Si veda anche Robert C. Ritchie, *Captain Kidd and the War against the Pirates* (Harvard University Press, Cambridge, 1986), 232-237, [trad. it: *Capitan Kidd e la guerra contro i pirati*, Einaudi, Torino, 1997]. Peter Earle ha scritto che «la pirateria non era un'occupazione con aspettativa di vita molto lunga». Si veda il suo *The Pirate Wars*, 206.

16. Cotton Mather, *Useful Remarks: An Essay upon Remarkables in the Way of Wicked Men. A Sermon on the Tragical End, unto which the Way of Twenty-Six Pirates Brought Them; At New Port on Rhode-Island, July 19, 1723* (New London, Conn., 1723), 31-44, citazione a 33.

17. Archibald Hamilton to Secretary Stanhope, June 12, 1716, CO 137/12, f. 19, Public Record Office, London; *History of Pyrates*, 286, 643, 660; Arthur L. Hayward, *Lives of the Most Remarkable Criminals*, vol. 3, 603.

18. *History of Pyrates*, 624-659, *The Tryal and Condemnation of Ten Persons for Piracy at New Providence*, CO 23/1 (1718), ff. 76, 81, 82; Woodes Rogers to Council of Trade and Plantations, October 31, 1718, CO 23/1, ff. 16-29.

19. Robert A. Brock (a cura di), *The Official Letters of Alexander Spotswood* (Virginia Historical Society, *Collections*, N.S., 2 voll., [Richmond, 1882]), vol. 2, 338.

20. *History of Pyrates*, 285-286.

21. «American Weekly Mercury» (Philadelphia), March 17, 1720; Brock, *The Official Letters of Alexander Spotswood*, vol. 2, 338; Mather, *Useful Remarks*, 20. Vedi anche Stanley Richards, *Black Bart* (Christopher Davis, Llandybie, Galles, UK, 1966), 104.

22. *Trials of Eight Persons Indited for Piracy* (Boston, 1718), 8-19; *Trial of Thomas Davis*, October 28, 1717, in J. Franklin Jameson, *Privateering and Piracy*, 308; *The Tryals of Major Stede Bonnet and Other Pirates* (London, 1719), 45.

23. Governor Hamilton to the Council of Trade and Plantations, October 3, 1720, in *Calendar of State Papers, Colonial Series, America and West Indies, 1574-1739*, CD-ROM a cura di Karen Ordahl Kupperman, John C. Appleby e Mandy Banton (Routledge, London, copyright 2000, pubblicato in collaborazione con il Public Record Office), Item 251, vol. 32 (1720-1721), 165 (da qui in avanti *CSPC*); Henry Read McIlwaine (a cura di), *Executive Journals of the Council of Colonial Virginia* (Richmond, 1928), vol. 3, 542; «News from Barbadoes, Antigua and Jamaica» (1721), *CSPC*, Item 463 III, vol. 32 (1720-1721), 295. Per un'analisi più completa di questa spirale di ritorsioni, si veda il capitolo cinque.

24. *History of Pyrates*, 26; Mather, *Useful Remarks*, 22. A lungo si è ritenuto che il capitano Charles Johnson non fosse altri che Daniel Defoe, secondo l'ipotesi originariamente espressa dal critico letterario John Robert Moore in *Defoe in the Pillory and Other Studies* (Indiana University Press, Bloomington, 1939), 129-88, poi accettata a livello generale. Di recente, tuttavia, gli studiosi hanno cominciato a dubitare di tale attribuzione di identità. In particolare Moore è stato messo in discussione da P. N. Furbank e W. R. Owens. Si veda la loro *Canonisation of Daniel Defoe* (Yale University Press, New Haven, 1988), 100-121. Personalmente, dopo aver lavorato sulla *General History of the Pyrates* per più di venticinque anni, sono giunto alla conclusione che l'autore ha delle questioni marinare una conoscenza più approfondita e dettagliata di quella che può aver avuto Defoe. Va anche notato che Johnson è generalmente considerato una fonte assai attendibile per quanto concerne l'informazione fattuale (a eccezione del capitolo romanzato sul capitano Misson). Per commenti sull'attendibilità di Johnson, si veda Philip Gosse, *The History of Piracy* (Tudor, New York, 1932), 182, [trad. it.: *Storia della pirateria*, Odoya, Bologna, 2017]; Hugh F. Rankin, *The Golden Age of Piracy* (Holt, Rinehart and Winston, New York, 1969), 161; Marcus Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700-1750* (Cambridge Uni-

versity Press, Cambridge, 1987), 258 [trad. it.: *Storia sociale della pirateria*, Shake, 2015]; Barry Richard Burg, *Sodomy and the Perception of Evil: English Sea Rovers in the Seventeenth Century Caribbean* (New York University Press, New York, 1983), 196. Si veda anche l'introduzione di Schonhorn alla *General History of the Pyrates* di Johnson, xxvii-xl.

25. Richards, *Black Bart*, 22.

26. Anonymous Paper Relating to the Sugar and Tobacco Trade (1724), CO 388/24, ff. 184-188; Minutes of the Vice-Admiralty Courts of Charleston, South Carolina (1718), Manuscript Division, Library of Congress, f. 424; *History of Pyrates*, 323; «Boston News-Letter», June 17, 1718.

27. Deposition of Edward North (1718), CO 37/10, f. 37; Deposition of Robert Leonard (1719), CO 152/12, f. 485; CO 137/14; Boyer, *Political State*, vol. 21, 660.

28. «Boston News-Letter», August 15, 1720.

29. «Boston News-Letter», April 16, 1722; «American Weekly Mercury», December 13, 1720; CO 23/1; H. C. Maxwell Lyte (a cura di), *Journal of the Commissioners for Trade and Plantations* (London, 1924), vol. 4, 321; Richards, *Black Bart*, 57; «American Weekly Mercury», July 7, 1726; S. Charles Hill, *Episodes of Piracy in Eastern Waters*, «Indian Antiquary», 49 (1920), 41; Information of Clement Downing (1722), HCA 1/55, f. 79; Further Information of Clement Downing (1722), HCA 1/55, f. 93; Earle, *The Pirate Wars*, 188.

30. Si è detto che il capitano Green non aveva fatto niente per meritare il proprio destino, tuttavia Mather riportava la dichiarazione di Fly e di altri pirati che l'omicidio e la pirateria erano stati «a loro dire una Vendetta a causa del *Maltrattamento* [subìto]». Si veda *Vial Poured Out*, 112. Si veda anche «The Seaman as Spirit of Rebellion: Authority, Violence, and Labor Discipline at Sea», in Rediker, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, cap. 5.

31. Mather, *Vial Poured Out*, 44-45.

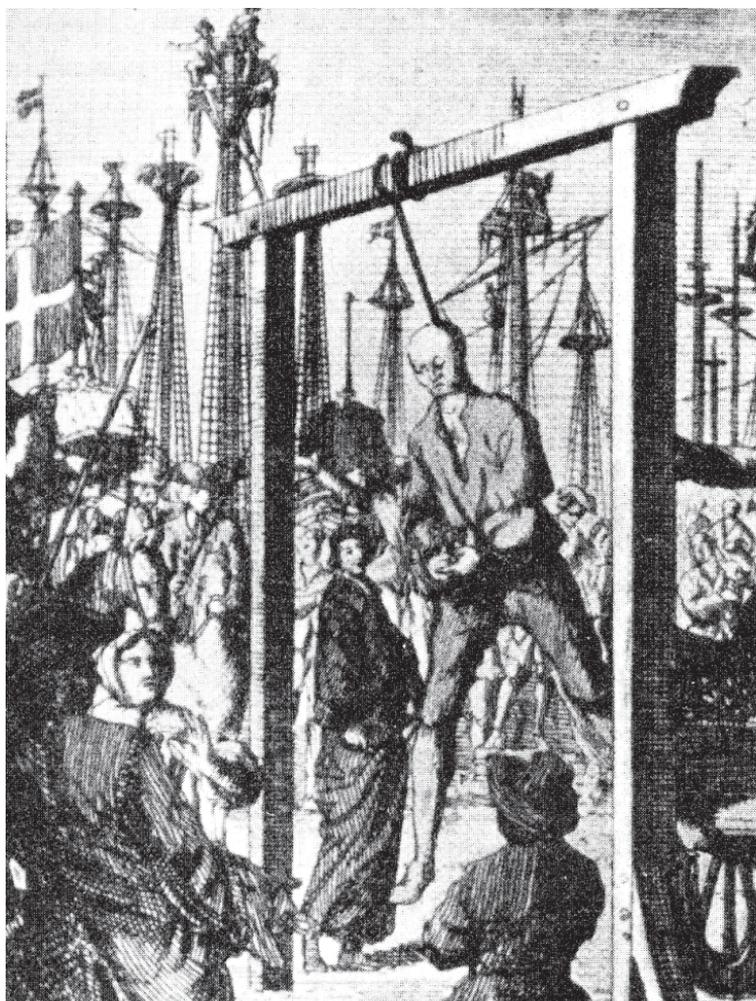


Fig. 1 – L'impiccagione del capitano pirata Stede Bonnet (Charleston, novembre 1718). Fonte: Captain Charles Johnson, *A General History of the Robberies and Murders of Most Notorious Pyrates* (Londra, 1724).