

Francesco Lamendola

LA SPEDIZIONE ALGERINA IN ISLANDA
DEL 1627

(Articolo pubblicato sul numero 3, anno XLIII, settembre 1987 de "Il Polo. Rivista trimestrale fondata dal prof. Silvio Zavatti", pp. 35-39; e, con il titolo "La spedizione moresca in Islanda", nel volume miscellaneo edito dal Museo Nazionale della Montagna "Terra di ghiaccio. Arte e civiltà dell'Islanda", Torino, 1989, pp. 167-170).

Nel diciassettesimo secolo gli Stati costieri del Maghreb - Marocco, Algeri, Tunisi, Tripoli -, nominalmente infeudati all'Impero Ottomano, erano in piena fioritura economica e politica. Una parte notevolissima del loro benessere proveniva dalla pirateria, esercitata in maniera diretta o indiretta, cioè esigendo il pagamento di un tributo dagli Stati cristiani che volevano vivere tranquilli. Altro denaro affluiva nelle casse dei pascià maghrebini sotto forma di riscatto per gli schiavi cristiani che i parenti volevano far liberare; anche il grande scrittore Miguel de Cervantes conobbe questa dolorosa vicissitudine, dal 1575 al 1580. (1)

Si calcola che nella prima metà del 1600 vi fossero, nella sola Algeria, più di 20.000 schiavi cristiani. (2) L'intera struttura economico-sociale di

Tunisi e di Algeri, che in quell'epoca avevano riunito le loro forze, poggiava sulla guerra di corsa.

LA CORNICE STORICA.

A partire dal 1618 l'Europa fu travolta dalla Guerra dei Trent'Anni, in un crescendo di distruzioni e carestie. Le forze navali dei maggiori Stati europei furono distratte dalle esigenze della difesa contro i barbareschi, prime fra tutte quelle del colosso spagnolo, che già si avviava a una inarrestabile decadenza economica, politica e, infine, militare (quest'ultimo fattore si rivelerà solo nel 1643, con la disfatta nella decisiva battaglia di Rocroi contro i Francesi del Condé). Di tale situazione profittarono i veloci e leggeri vascelli moreschi per spingere le loro audaci imprese sempre più lontano, anche fuori del Mediterraneo. Le isole Canarie furono uno dei loro obiettivi, sporadici ma fruttuosi e quasi senza rischi. (3)

Nel terzo decennio del secolo giunsero ad Algeri notizie allettanti sulla remota isola del nord, l'Islanda. Essa era a quel tempo una terra particolarmente isolata: dal 1602 il il Governo danese aveva concesso alla Compagnia d'Islanda, gestita da mercanti di Copenhagen, il monopolio su tutto il commercio estero dell'isola. (4) Inoltre, sembra che già allora fosse iniziato nel nord Atlantico quel movimento di espansione neoglaciale che condusse, nei secoli XVIII e XIX, il limite meridionale dei ghiacci galleggianti a sud dell'Islanda (mentre dal 1920 è tornato stabilmente a nord di essa).(5)

Il raffreddamento complessivo del clima e l'assolutismo dei re danesi non erano però riusciti ancora a distruggere le basi economiche della società islandese, poggianti soprattutto su una fiorente attività peschereccia. In particolare, la costa sud-orientale (oggi pressoché disabitata, e divenuta tale per l'eruzione del vulcano Lakagigar nel 1738) (6), godeva di un certo benessere, dovuto alla pescosità di quelle acque. Sopravviveva anche una certa vivacità culturale: tanto che nel 1643 il vescovo Brynjólf Sveinsson scopriva la raccolta di antichi carmi norreni denominata *Edda*.

Ce n'era abbastanza per invogliare all'impresa gli audaci pirati barbareschi. Essi sapevano che le nebbie e il *pack* dei mari artici sarebbero stati, più che dei nemici, dei preziosi alleati per sfuggire a una peraltro improbabile sorveglianza delle flotte cristiane. Il re di Danimarca, Cristiano IV, s'era lasciato coinvolgere, nel 1625, nella Guerra dei

Trent'Anni, e col Wallenstein che minacciava l'invasione dello Jutland, aveva ben altro cui pensare che la difesa del lontano possedimento islandese. Quanto al bottino che si sperava di fare nell'impresa, le bionde donne nordiche dagli occhi azzurri costituivano un articolo quanto mai pregiato per gli *harems* del Nord Africa; e, per rivendere i beni materiali che si sarebbero razzati, c'erano sempre i mercanti ebrei di Algeri (ma anche quelli di Livorno, se del caso), pronti alla bisogna.

UNA STRAORDINARIA IMPRESA MARINARA.

Dal punto di vista nautico, la spedizione moresca in Islanda si presentava come una grossa impresa. È necessario porsi davanti a un globo geografico di una certa scala, per esempio 1:25.000.000, per afferrarne tutta la grandiosità. Si trattava di compiere un balzo di ventotto gradi di meridiano (dai 36° lat. N dello Stretto di Gibilterra ai 64° della costa meridionale islandese) navigando in pieno Atlantico, lontano da qualsiasi costa amica. Coprire qualcosa come 3.100 chilometri in linea d'aria nel solo viaggio di andata, e senza contare la navigazione costiera da Algeri a Céuta e dallo Stretto di Gibilterra al Cabo de São Vicente, estrema punta sud-occidentale del Portogallo (allora sottomesso alla corona spagnola di Filippo IV). In totale, fra andata e ritorno, più di 8.000 chilometri di navigazione, pari - per farsi un'idea concreta - ad oltre un quinto della circonferenza terrestre!

C'erano, è pur vero, alcuni elementi che giocavano a vantaggio della flotta barbaresca. In primo luogo, i Turchi - e quindi i loro alleati nordafricani - disponevano di ottime carte nautiche relative a tutti i mari del mondo, delle quali la famosa carta di Piri Reis, conservata nel Museo Topkapi di Istanbul, è solo un esempio. Poi, a partire dal 45° parallelo Nord circa, la flotta moresca nel viaggio di andata (ma solo in quello di andata!) avrebbe potuto sfruttare in pieno il ramo principale della Corrente del Golfo, che l'avrebbe sospinta di poppa dritta dritta fino all'Islanda. (7) Gli *icebergs*, però, nell'ultima fase del viaggio, avrebbero costituito un pericolo temibile, specialmente di notte. (E si badi che lo sarebbero stati, praticamente, fino all'introduzione del radar, come dimostrerà l'immane tragedia del grandioso transatlantico *Titanic* in piena *belle époque*: nel 1912!). Senza contare che le caratteristiche tecniche del naviglio moresco - la leggerezza e l'esilità dello scafo e delle strutture di coperta - se costituivano un vantaggio nel Mediterraneo, poiché consentivano di

sviluppare una velocità superiore a quella dei grossi vascelli europei, ponevano tuttavia un'incognita nelle violente tempeste dell'Atlantico settentrionale.

L'incognita principale, comunque, era data dalla novità stessa dell'impresa. Fino a quel momento le navi di Algeri, come quelle di tutte le potenze rivierasche maghrebine, non avevano mai intrapreso delle spedizioni verso obiettivi così lontani. E, pur essendo dotate, da prima delle cristiane, di bussola magnetica, le navi musulmane preferivano senz'altro la navigazione costiera a quella d'altura. Fuori del Mediterraneo, non avevano molta esperienza: le stesse Canarie, obiettivo di alcune precedenti scorrerie, non distano che un centinaio di chilometri dal litorale marocchino - all'altezza della più orientale di essa, Lanzarote: tanto che, nelle giornate in cui l'aria è limpida, si possono vedere reciprocamente le due opposte sponde.

È pur vero che alcuni audaci *ra'is* (così si chiamavano i comandanti delle navi corsare) avevano volto la prua anche più lontano, fino alle Azzorre (1.400 km. a ovest del Portogallo) e perfino alle Isole del Capo Verde (500 km. a ovest della costa africana). Altri avevano compiuto scorrerie ai danni dei pescherecci europei sui Grandi Banchi, al largo delle coste occidentali iberiche e irlandesi. (8) Nessuna però di queste imprese può essere paragonata a quella contro l'Islanda, almeno dal punto di vista nautico. Tanto le isole di Capo Verde quanto i Banchi di pesca della Penisola Iberica e delle Isole Britanniche erano indubbiamente degli obiettivi lontani, ma potevano essere raggiunti navigando, per lo più, in vista delle coste; e le Azzorre, benché poste in pieno Oceano, sono molto più vicine allo Stretto di Gibilterra che non l'Islanda, e circondate da acque assai più miti.

La spedizione contro l'Islanda del 1627 aveva, dunque, tutti i caratteri della eccezionalità e presentava rischi non indifferenti. Dovettero essere approntati vascelli più solidi dell'usuale, e raccolti equipaggi capaci di tenere il mare per parecchie settimane consecutive. Le spese per armare una tale flotta furono considerevoli, e i preparativi più complessi del solito. A quell'epoca, del resto, e per lungo tempo ancora - dal 1587 al 1659 - Algeri era governata direttamente da un pascià nominato dal sultano di Costantinopoli; questi, nel 1627, era l'energico e capace Murad IV. Fu quindi con l'approvazione e l'appoggio dell'Impero Ottomano, una delle massime potenze navali del Mediterraneo, che venne varata la spedizione algerina nel Nord Atlantico. I Turchi, da parte loro, non

avevano esperienza diretta di navigazione sulle rotte oceaniche (9), e tutti gli aspetti tecnici dell'impresa ricaddero sulla flotta di Algeri. Al Governo della Sublime Porta sarebbero andati, comunque, secondo l'uso della pirateria barbaresca, un quinto del bottino e tutte le navi cristiane eventualmente catturate. Il resto spettava ai proprietari delle navi, agli equipaggi e ad alcuni funzionari. (10)

IL FATTORE SORPRESA.

Quando giunsero in vista della costa meridionale islandese, quei vascelli corsari, usciti come per incantesimo dall'orizzonte, provocarono una sorpresa totale. Se pure ai pacifici abitanti dell'isola era giunta notizia delle incursioni moresche al largo della Manica, mai avrebbero pensato di vedersi un giorno assalire da quel nemico sconosciuto, partito dalle lontanissime coste dell'Africa.

Tutto fu quindi facile, dopo le fatiche e i pericoli della traversata, per i corsari algerini. Guidati dalla vetta del Hvannadalshnúkur (2.119 metri sul livello del mare, corrispondenti, però, da un punto di vista climatico, botanico e alpinistico a un 5.000 delle nostre Alpi) e dal bianco scintillante del grandioso ghiacciaio Vatnajökull, allora ancor più esteso di oggi (12), essi diressero le prore verso la costa, animati in pari misura dal sacro zelo della *Gihad*, la guerra santa contro gli infedeli, e dalla prospettiva di un ricco e facile bottino.

Le prime vittime dell'attacco furono le navi della flotta peschereccia; poi vi fu lo sbarco nel consueto stile corsaro: la cattura degli schiavi, il saccheggio delle abitazioni, l'incendio. Quel po' di benessere accumulato dagli abitanti con la faticosa pesca del merluzzo e delle aringhe, non ancora del tutto eroso dalla rapacità del monopolio danese, andò distrutto in poche ore. Accadde tutto così in fretta e così imprevedibilmente, che gli scampati faticavano ancora a capacitarsene, quando già era tutto finito. Essi vedevano bruciare le case e le barche, loro sola fonte di sopravvivenza; allontanarsi su quelle navi misteriose i loro cari, rapiti per sempre (e che sarebbero morti ben presto in gran numero nel clima africano), e non potevano pensare che a un'opera del demonio. In tempi in cui la società islandese viveva ancora - come del resto altri paesi d'Europa e d'America - nel clima della superstizione e della caccia alle streghe (13), era quella l'unica, istintiva, possibile spiegazione.

"Quei pirati che giungevano dal nulla, esportando morte e una lingua incomprensibile - è stato giustamente scritto -, sono rimasti nei secoli, emblematicamente, cifra del Male, popolando saghe e racconti imperniati fin allora su Zeus-Odino." (14)

CONCLUSIONI.

È stata a lungo opinione degli studiosi che la navigazione e l'esplorazione delle regioni polari sia un capitolo esclusivo della storia occidentale. Nessuno, a quel che ci risulta, ha tentato di porre in luce il contributo dei popoli extraeuropei. Una rara eccezione è data da Silvio Zavatti, che nel suo *Dizionario degli Esploratori e delle scoperte geografiche* ricordava anche episodi quali la traversata del Pacifico da parte del cinese Hui-Sien, nel 499 d.C., o la navigazione antartica del polinesiano Hui-Te-rangi-Ora, nel secolo VII o VIII. (15) A proposito della quale ultima, il celebre etnologo Peter Buck si esprimeva in termini negativi, giudicando poco credibile che dei Polinesiani succintamente vestiti possano aver navigato fra ghiacci e *icebergs*, tanto più che essi - a suo avviso - non sarebbero comunque disposti ad avventurarsi in mari freddi e grigi. (16)

Ebbene, un tale argomento "psicologico" deve essere scartato, non solo perché i popoli della fascia climatica tropicale possono aver navigato alle alte latitudini per cause accidentali, trascinati dalle tempeste - e di fatto così avvenne nella maggior parte dei casi -, ma anche perché non pertinente. Ancora nel 1800 i Maori della Nuova Zelanda si spingevano, con le loro piroghe, fino alle isole subantartiche di Auckland, 500 km. a sud dell'isola meridionale (o, più precisamente, dell'Isola Stewart, da essi chiamata Rakiura o "Terra dai Cieli Ardenti", forse per via delle aurore polari). (17) E la spedizione corsara algerina in Islanda del 1627 conferma che navigatori non europei, originari di Paesi caldi, erano in grado di affrontare con successo le rotte polari, anche al tempo della navigazione a vela.

Certo, non si trattava di spedizioni a carattere scientifico, volte ad ampliare il patrimonio nautico e geografico: ma lo stesso si può dire per gran parte delle navigazioni polari degli Europei fino al XIX secolo. Furono i cacciatori di foche e di balene che diedero un contributo decisivo alla conoscenza delle terre e dei mari artici e antartici (al prezzo assai elevato, questo è un fatto, di terribili distruzioni della fauna e,

indirettamente, della flora di quelle regioni, fino all'estinzione totale di un gran numero di specie viventi). E se la spedizione algerina del 1627 non andò oltre le rotte già note agli Europei, tuttavia dimostra che il freddo, gli *icebergs* e l'impatto psicologico con situazioni climatiche e ambientali tanto diverse da quelle a loro abituali, non bastavano a fermare dei navigatori africani. La circostanza, triste invero, che quegli audaci navigatori fossero dei corsari spietati, non modifica questa realtà. Né dovremmo dimenticare che un corsaro spietato fu pure *sir* Francis Drake, il primo circumnavigatore inglese della Terra (e il secondo in assoluto dopo Magellano); e tali furono molti altri esploratori europei.

Una storia delle navigazioni polari compiute dai popoli così detti "di colore" aspetta ancora d'essere scritta. Essa dovrebbe prendere in considerazione le imprese dimenticate degli Eschimesi o Inuit, dei Siberiani, dei Polinesiani, dei Maori, dei popoli *canoeros* della costa americana sud-occidentale (Chonos, Alakaluf, Yahgan o Yàmana) nonché, forse, quelle accidentali dei Tasmaniani (che però, a quanto ci è noto, non erano in grado di raggiungere nemmeno la vicina costa del continente australiano). Molte difficoltà presenterebbe la sua stesura, trattandosi di eventi attestati, per lo più, da semplici tradizioni orali, e perciò sospesi nel Limbo fra lo storico e il leggendario.

La prima e più grave difficoltà, tuttavia, speriamo d'averla rimossa: ed era la tipica ripugnanza dello studioso occidentale ad ammettere che, anche in questo campo, non fu vanto esclusivo dell'uomo bianco quello d'aver valicato gli orizzonti di Ulisse.

NOTE

- 1) CARLO BOSELLI-CESCO VIAN, *Storia della letteratura spagnola*, Firenze, 1946, p. 95.
- 2) HENRY LOUIS ETIENNE TERRASSE, *Barbary Pirates*, in *Encyclopedia Britannica*, ed. 1946, vol. 3, p. 147.
- 3) ROBERT PERCY BECKINSALE, *Canary Islands*, in *Enc. Brit.*, ed. 1964, vol. 4, p. 767.
- 4) *Islanda, storia*, voce della *Enciclopedia Europea*, vol. 6, 1978, p. 298.
- 5) GEORGE H. DENTON- STEPHEN C. PORTER, *Neoglaciazione*, su *Le Scienze*, sett. 1970.

- 6) HAROUN TAZIEFF, *E l'Inferno venne a galla*, su *Atlante*, ott. 1970, pag. 31.
- 7) Cfr. ad es. il *World Atlas della Enc. Brit.*, 1963, vol. 24, tav. 19, *Drainage Regions & Ocean Currents*.
- 8) J. P. COOPER, in *Storia del mondo moderno* della Cambridge University press, tr. it. Milano, 1971, vol. IV, pag. 264.
- 9) B. L. MONTGOMERY, *Storia delle guerre*, Milano, 1970, pag. 263.
- 10) FRANCESCO BEGUINOT, *Barbareschi, Stati*, voce della *Enciclopedia Italiana*, ed. 1949, vol. VI, pp. 121-122.
- 11) J. P. COOPER, c. s.
- 12) Lo stesso fenomeno di espansione riguardò, oltre quelli islandesi, i ghiacciai svizzeri. Cfr. F. C. SPOONER, in *Storia del mondo moderno* di Cambridge, cit., vol. IV, pp. 76-77.
- 13) VERMUND G. LAUSTEN, *Islanda, storia*, voce della *Enc. Ital.*, ed. 1949, XIX, p. 629.
- 14) ENRICO DEVALLE-MAURIZIO GILY, *La grande sfida alla natura*, su *Geodes*, marzo 1986, p. 31.
- 15) SILVIO ZAVATTI, *Dizionario degli Esploratori e delle scoperte geografiche*, Milano, 1967, p. 150.
- 16) PETER BUCK, *I Vichinghi d'Oriente. Le migrazioni dei Polinesiani*, Milano, 1961, pp. 122-124.
- 17) ELSDON BEST, *Map showing the Routes and some recorded Voyages of the Polynesians in the Pacific Ocean*, in *The Geographical Review*, nr. 3, marzo 1918.

Francesco Lamendola