

MEDIOEVO: TATTICHE di GUERRA in MARE L'astuzia prima di tutto !!

(Pubblicato su RIVISTA MILITARE MARITTIMA n. 7-8/2017 con il titolo:
"L'astuzia prima di tutto")

Il combattimento navale richiede notevoli competenze. Nel Medioevo solo qualche lupo di mare, particolarmente dotato per le imboscate, riesce a cavarsela bene.

Le cronache medievali si attardano poco sui successi di quelli che "percorrono il mare" per fare la guerra, questi strani personaggi dalla "*barba scossa dalla tempesta*", tanto per usare una immagine del poeta inglese **Chaucer**. Questo non vuol dire, però, che il Medioevo ignorasse il mare ed i marinai, proprio perché tutti i sovrani avevano bisogno dei marinai e, di fatto, il re di Francia, **Filippo Augusto**, si dispiace che i "*Francesi conoscano male le vie del mare*". Questo interesse cresce di importanza durante il conflitto franco-inglese dei 100 anni, mentre le rivalità mediterranee aprono gli occhi dei sovrani sui loro mari costieri, determinando la costituzione delle prime marine da guerra. Fino alla fine del Medioevo, i monarchi non dispongono di forze navali da combattimento: di fatto per tale esigenza vengono provvisoriamente armate le navi da pesca e da commercio. Questa mobilitazione mette a dura prova le comunità del litorale, che aderiscono a tali richieste con molta reticenza e solo in cambio di qualche privilegio fiscale. Tutto questo spiega perché le navi disponibili non siano state costruite appositamente per fini militari: queste, in genere di ridotto tonnellaggio, solo raramente sono in grado di imbarcare più di 10 uomini alla volta, condannati, peraltro, a rimanere sul ponte.

Anche la potente Lega Anseatica germanica conta, di norma, solamente sulle sue navi di commercio (grossi bastimenti arrotondati e panciuti) per le operazioni di polizia e di rappresaglia. Sarà solo molto più tardi che i monarchi occidentali doteranno la loro potenza militare di uno strumento navale.

Alla fine del 13° secolo, **Filippo il Bello di Francia** insedia un primo arsenale a Rouen, "*Le clos des Galees*". Ma l'armamento navale occasionale di navi commerciali rimane una regola e fino agli inizi del 15° secolo, anche gli Inglesi si baseranno sempre sulle loro città, dette dei "cinque porti" (intorno a Dover), per reperire navi ed equipaggi.

Popolazioni costiere in allerta

Dal 9° al 14° secolo, l'impiego militare della nave è essenzialmente il trasporto delle truppe (che, di norma, saccheggiano il litorale avversario). Gli abitanti delle coste, già prostrate dalle requisizioni navali dei loro sovrani, diventano, in tal modo, anche le prime vittime di queste incursioni. La "vigilanza del mare" diventa, a quel punto, una soluzione al fine di premunirsi da tale pericolo, compito che, anch'esso, risulta a carico delle popolazioni minacciate. Nel 13° secolo, una densa rete di torri d'avvistamento, costruita sulle coste, offre una sorveglianza attiva dei litorali. A queste costruzioni viene aggiunta una rete postale, che permette ai borghesi allertati di mobilitare una forza di reazione, anche se le comunità del litorale continuano a lamentarsi della onerosità dei costi e delle servitù che comporta il sistema.

Un impegno decisamente più "cortese" ...

A parte il fuoco greco (un pericoloso miscuglio incendiario, composto da salnitro e da materie bituminose, che brucia anche a contatto con l'acqua), di cui Costantinopoli riesce a conservare il segreto a lungo e la comparsa dei primi cannoni imbarcati, nel corso del 14° secolo, i combattimenti sul mare implicano soprattutto l'impiego dell'arco e della balestra e, naturalmente, l'abbordaggio. Conseguenza: raramente le navi colano a picco, mentre i loro equipaggi di manovra subiscono, facilmente e inevitabilmente, gravi perdite. Inoltre, se il riscatto degli uomini è sempre conveniente, questo aspetto pone notevoli problemi in mare, nel momento in cui non si possono più imbarcare sopravvissuti: a tale

riguardo, i racconti di massacri di prigionieri sono innumerevoli ed hanno macchiato la reputazione di quelli che li praticavano, come, ad esempio, le teste di nemici, ammucciate e salate in barili, che l'ammiraglio corsaro scozzese **Andrew Barton** inviava al suo re, agli inizi del 16° secolo, per provare il successo delle sue missioni. Il combattimento navale non si riduce, tuttavia, ad una grossa mischia sui ponti. Esso presuppone conoscenze e competenze pratiche, come ad esempio, il pilotaggio, la comprensione e la conoscenza delle correnti marine o dei venti ed, evidentemente, anche la posizione della nave rispetto agli stessi. Questa esperienza, appannaggio dei marinai, risulta cruciale in occasione di scontri navali. Nel Mediterraneo, la tecnica più comune consiste nel nascondersi in un litorale roccioso, ad abbassare l'albero per non essere avvistati, prima di rivelare la propria presenza, sforzandosi poi, in questo caso specifico, di raggiungere la preda a forza di remi. In questo tipo di gioco, il numero ed il vigore dei banchi di rematori hanno il sopravvento. Nell'Atlantico, dove si impone la velatura, vengono praticate principalmente l'imboscata e la guerra di corsa. Una trappola, una imboscata rappresentano la tattica fondamentale: allorché la vittima constata una presenza ostile, è ormai troppo tardi, perché verrà a trovarsi con il vento contro nell'inseguimento. La fuga, a quel punto, diventa inutile e conseguentemente per l'imbarcazione attaccata si pone il dilemma fra la difesa dall'abbordaggio, oppure una saggia resa.

Tecniche rustiche, ma efficaci

Emerge, in ogni caso, il nome di qualche comandante di nave particolarmente capace. In tale contesto va ricordato **Eustache le Moine (Eustachio il Monaco nero, 1170-1217)** che - mentre la Francia e l'Inghilterra si disputano la Manica nel 13° secolo - si rivela essenziale per i due regni rivali per i trasporti di truppe.

Il personaggio cambia spesso bandiera, ma finirà beffato da un marinaio più scaltro di lui. Mentre Eustache insegue il governatore di Dover nel 1217, convinto che quest'ultimo stia fuggendo, commette un errore per eccesso di fiducia, perché l'inglese gli tende a sua volta una trappola. All'improvviso, la supposta preda compie una manovra molto pericolosa - virata di bordo con il vento di dietro (lof sur lof) - e riprende il vento pur conservando il suo lasco. Arrivato di fronte ad Eustache, gli Inglesi aprono dei sacchi di calce viva dall'alto delle

alberature. La nebbia fatale trasportata dal vento, brucia la pelle degli uomini di Eustache, sconfitto già prima dell'abbordaggio. Catturato, quello che la tradizione aveva soprannominato "l'arcipirata" viene decapitato e la sua testa portata a spasso per tutto il sud dell'Inghilterra.

Ma il Medioevo valorizza molto poco queste testimonianze di audacia in mare. Se la città di Poole, in Inghilterra, conserva ancora oggi un frammento di una nave iberica medievale è forse per meglio dimenticare lo scontro che aveva opposto i corsari **don Pero Niño** ed **Harry Pay**, agli inizi del 14° secolo. Il marinaio Castigliano è stato uno dei rari combattenti in mare ad aver acquisito onore, sia in mare, che sulla terraferma e per aver affrontato con successo anche i Saraceni nel Mediterraneo. Questa figura, molto rara, non può comunque occultare l'essenziale: la marina medievale, ben lontana dallo splendore delle marine a vela e dalle guerre di squadre navali, rimane ancora un campo poco conosciuto. Evidentemente, i marinai dell'epoca, oltre a non amare troppo la guerra, si fidavano poco dei loro sovrani e se le loro prodezze sono rimaste ancora oggi sconosciute, ciò è probabilmente dovuto al fatto che, probabilmente la loro epoca non li ha voluti intenzionalmente celebrare.