

Un ‘Paron di barca’ sangiorgino e i corsari inglesi.

prof. Stefano Perini

Paron Francesco Saverio Rigatti

Con il trattato di Fontainenbleau del 10 ottobre 1807 l’Austria cedette ufficialmente al napoleonico Regno d’Italia i territori (erano comunque già dal 1805 occupati dai francesi) appartenenti alla contea di Gorizia e Gradisca a ovest dell’Isonzo e in questa cessione vi era compreso il comune di San Giorgio (ora di Nogaro), che fu incluso nel Dipartimento di Passariano, distretto di Gradisca, cantone di Palmanova. Un comune che, proprio in seguito alle riforme napoleoniche, comprendeva allora anche Chiarisacco, Villanova, Carlino e Malisana.

Il capoluogo con Porto Nogaro aveva 1.119 abitanti, ma su di esso gravitavano pure i circa 800 che si trovavano a Chiarisacco, Zuccola e Villanova. Paese di terraferma, nello stesso tempo, però, legato alle attività marinare grazie alla sua posizione sul fiume Corno, il che gli apriva la via della laguna e poi del mare. Infatti nel 1806 si diceva che la sua economia si basava su “*agricoltura, navigazione, traffico della legna da fuoco con Venezia e Trieste*”. Così da tempo immemorabile patria di diversi “padroni di barca”, che con i loro natanti intessevano rapporti commerciali e di trasporto con le due ultime località e con l’Istria.

Ora inseriti nell’orbita francese, a questo punto i naviganti sangiorgini si trovarono coinvolti nella guerra di corsa che gli inglesi stavano, ad inizio Ottocento, conducendo in Adriatico a danno del nemico Napoleone.

Navi inglesi erano continuamente presenti in quel mare, rendendo difficili, se non addirittura impedendo, i commerci marittimi tra i porti dei territori legati ai francesi. Per quanto riguarda il Friuli l’episodio più conosciuto tra queste azioni è l’incursione su Grado del 29 giugno 1810, ma in genere quegli anni furono tutto uno stillicidio di inseguimenti, catture, distruzioni di barche o navi provenienti dai porti adriatici, senza che la flotta franco-italica, in quanto più debole, potesse seriamente impedirlo (1).

A dire il vero, fino alla metà del 1807 la presenza nella laguna di Marano di alcune cannoniere (probabilmente grosse barche a vela e remi con uno o due cannoni) aveva fatto più guardinghi gli inglesi, che non avevano osato inoltrarsi nelle acque lagunari, il che aveva reso abbastanza tranquille la navigazione e la pesca in quella zona. La partenza di questi natanti per altre destinazioni aveva,

però, mutato la situazione: *“presero i corsari l’ardire di inoltrarsi fino alle foci dei nostri fiumi che sboccano in mare”* (2).

Di questo ne farà le spese un “paron” sangiorgino, Francesco Saverio Rigatti, che da quelle vicende uscirà con ogni probabilità economicamente rovinato e che può essere esempio di tante altre simili situazioni allora verificatesi. Egli possedeva una barca da carico, con cui eseguiva trasporti nell’area altoadriatica. Doveva essere una barca di discreta portata se aveva un non indifferente valore, cioè 12.000 lire italiane. Si trattava forse di un trabaccolo, imbarcazione a due alberi e fondo piatto, oppure di un pielego, di dimensioni maggiori.

Un giorno dell’agosto 1807 venne sorpreso dai corsari inglesi appena fuori di Porto Buso. Dovette cedere la nave ed egli con la sua ciurma fu sbarcato a terra, probabilmente su di un isolotto della cintura esterna lagunare. Potè così vedere (possiamo pensare con le lacrime agli occhi e con la rabbia nel cuore e sulle labbra) la sua barca venire bruciata a due miglia dalla costa.

Una nuova barca

Non si perse, però, d’animo il Rigatti e, stretto anche dalla necessità di provvedere alla sua famiglia, riuscì ad ottenere un prestito di 3000 lire con le quali acquistò un’altra imbarcazione, certo di minor portata della precedente, e riprese a navigare. Il 7 agosto 1808 partì per Venezia con un carico di legna in fascine, che era poi il tipo di legname da fuoco maggiormente commercializzato dal porto di Nogaro e dalle rive di Malisana sullo Zumello, rappresentando il 75% del totale. Il restante era costituito da pezzi di legno in ciocchi. Giunto a Venezia e sbarcata la legna, ebbe subito la cattiva notizia che il governo lo costringeva a recarsi in Istria, a caricare roveri per l’arsenale veneziano. A ciò dovette adattarsi, ma sulle coste istriane gli toccò rimanere per quasi un mese, in attesa che il mare fosse sgombro di navi inglesi per poter fare ritorno. Alla fine questo gli fu possibile, giunse a Venezia, consegnò i roveri, ma ancora una volta dovette perdere inutilmente tempo, in quanto il pagamento di quel viaggio da parte delle autorità si fece attendere per una quindicina di giorni. Finalmente salpò verso casa, passando per i canali interni della laguna. Arrivò a Caorle, ma pure qui dovette pazientare fino al 10 ottobre, anche in questo caso per la presenza di corsari inglesi nelle acque circostanti. Si mosse il giorno seguente 11 ottobre, superò la foce del Tagliamento e rientrò in laguna attraverso il Porto di Lignano dove pernottò. Il giorno seguente andò ad ancorarsi a Marano. Di lì si diresse verso Porto Buso con lo scopo di prendere il canale che lo avrebbe portato a destinazione, a Porto Nogaro. Pensava già al sospirato rientro a casa, dopo oltre due mesi di lontananza, trascorsi nelle angustie, nel timore e nelle ristrettezze di una piccola imbarcazione. Essendo ormai sera, diede fondo nel canale chiamato dell’Anguillara, a poco più di un

miglio a nord dell'imboccatura di Porto Buso.

In quest'ultima località, sulla sponda destra entrando in laguna, esisteva allora un edificio, costruito non molto tempo prima, che serviva sia ad uso dei controlli della Sanità sia come "Ricettoria", cioè come ufficio doganale. Essa in realtà era una sotto-ricettoria, in quanto dipendente da quella centrale di Portogruaro. Si trattava di una stazione di ispezione doganale, che aveva giurisdizione pure sul canale lagunare Anfora e sulla foce dei fiumi Ausa e Corno. Quindi, vista la sua funzione, lì dovevano alloggiare alcune guardie di finanza. Pure a Porto Nogaro vi era una sotto-ricettoria, ma questa dipendeva dall'ufficio centrale di Cervignano. In effetti, come detto, Nogaro era inserito nel Dipartimento di Passariano, mentre a quello dell'Adriatico apparteneva Porto Buso. Attraverso la sua imboccatura entrava nelle lagune una buona parte del traffico commerciale della zona. Scrive, infatti, un portolano di quegli anni: *"Può contenere il Porto Buso molte barche e dopo quello di Lignano, sebbene soffra alla sua foce alcuni inconvenienti, gode a ragione la preferenza sopra gli altri della costa del Friuli ed è frequentato moltissimo dai bastimenti del piccolo cabotaggio della capacità di 60 in 70 tonnellate"* (3).

Porto Buso ancora fatale

All'interno della laguna e con un piccolo presidio alla sua imboccatura, certo Francesco Saverio si sentiva abbastanza al sicuro e passò la notte lì, all'ancora, ma il giorno seguente non poté ripartire in quanto né il vento né la marea gli furono favorevoli, per cui a metà mattina del 14 ottobre era ancora fermo allo stesso ancoraggio. Verso le ore dieci vide avanzarsi verso di lui un "tartanone".



Tartanone



Telegrafo

Con questo nome si indicava una grossa barca, in genere ad un albero, ma alle volte con due, uno dei quali più piccolo, e con vele latine. Barca da pesca o da cabotaggio, caratteristica della zona litoranea che da Chioggia va fino a Pesaro e alle Marche in genere, ma presente pure in altre parti dell'Adriatico. In ogni caso il Rigatti la credette amica, in quanto dal "telegrafo" di Porto Buso non era stato dato nessun segnale d'allarme.

Qui possiamo fare un piccolo inciso per rilevare che quello che nella relazione che stiamo seguendo è chiamato semplicemente "telegrafo" (dunque scrittura a distanza), per la comprensione di noi moderni dovrebbe essere chiamato più propriamente "telegrafo ottico". Un'invenzione datata 1791 del francese Claude Chappe, molto apprezzata da Napoleone e diffusa in tutti i territori del suo dominio. Si trattava di un segnalatore meccanico posto su di un alto sostegno con alcuni bracci che, opportunamente posizionati, potevano dare, seguendo un determinato codice, indicazioni a distanza, velocizzando notevolmente la trasmissione delle informazioni.

Era servito da due uomini: uno scrutava con un cannocchiale il mare, l'altro verso terra stava attento al telegrafo più vicino. Se del caso, compiva le segnalazioni. Con l'aiuto del cannocchiale il sistema era visibile fino a 11-12 chilometri di distanza.

Dunque il "telegrafo" era rimasto "muto" e quindi paron Rigatti in principio non si preoccupò all'apparire del tartanone.

Quando, però, vide molti uomini scendere in un barcone che era portato al traino e questo dirigersi a remi verso il suo ancoraggio capì che si trattava di nemici. In effetti tale era la tecnica di attacco dei corsari inglesi. I loro vascelli di stazza elevata se ne stavano al largo, ma da essi si staccavano barche di dimensioni minori, spesso, come si presume per quel tartanone, sequestrate a malcapitati naviganti locali, le quali erano più adatte a confondere le prede, ma pure a inseguirle in acque poco profonde.

Il Rigatti salpò l'ancora e spiegò le vele, cercando scampo nei canali lagunari. Il poco vento e la velocità degli avversari gli furono, però, fatali.

Dopo una scarica di fucileria diretta contro il suo bastimento, preferì abbandonarlo, mettendosi con i suoi marinai in una scialuppa e allontanandosi il più velocemente possibile verso Marano.

Così ancora una volta, da lontano, assistette all'abbordaggio della sua nave, al saccheggio di quanto di utile vi si trovava e infine al suo incendio. Si sarà ripreso economicamente e psicologicamente da tale rinnovata disgrazia? Non lo sappiamo, ma possiamo pensare che certo fu cosa dura.

Il predominio inglese continua.

Il sindaco di San Giorgio, Domenico Miliotti, portò davanti al viceprefetto del Distretto di Gradisca le sventure del Rigatti come esempio di quanto giornalmente accadeva nelle acque adriatiche e fin dentro le lagune, *“ove ognuno dovrebbe crederci sicuro”*. Chiedeva perciò fossero prese misure *“onde con queste veder posto il possibile freno alla nemica rapacità”* e rendere nuovamente vivibili il traffico e la pesca nell’area altoadriatica (4).



L'area tra San Giorgio di Nogaro e Porto Buso in una mappa del 1846. Viene riportata la località Anguillara dove era ancorata la barca di paron Rigatti.

Non molto fu fatto, anche se vennero attivati limitati presidi costieri per cercare di impedire le incursioni a terra degli avversari e fu deciso di innalzare sulla punta di Lignano e a Porto Buso delle piccole fortificazioni con lo stesso scopo. Nella seconda località, essendoci lì solo sabbia, ci si vide costretti a trasportare in loco

terra da altri luoghi. Comunque il forte venne costruito, in quanto le mappe del catasto napoleonico del 1812 riportano la presenza di una modesta fortificazione sulla punta meridionale dell'isolotto di Porto Buso. Fortificazione ricordata pure in una pubblicazione del 1816: "*Il Ridotto che trovasi sulla sponda destra, entrando nel Porto Buso, serve di difesa alla sua bocca, ai canali interni ed anche alla foce del Porto Anfora*" (5).

Nonostante tali sforzi il predominio inglese nell'Adriatico rimase quasi inalterato, ribadito pure in occasione di scontri navali di maggiore importanza, come la cosiddetta battaglia di Grado del 22 febbraio 1812. La ricordiamo perché al suo proposito esiste una relazione inviata proprio da San Giorgio di Nogaro, quello stesso giorno, a firma del nuovo sindaco Carlo Desimon, alla viceprefettura di Gradisca; una relazione per informare che "*dalle tre sino alle 9 della mattina si è sentito un forte canonamento, il cui fragore faceva tremare le abitazioni stesse*". I pescatori, rientrati in mattinata, raccontarono di aver veduto nel buio, nonostante la folta nebbia, "*di tratto in tratto de'rocchettoni bianchi in aria, i quali co' loro raggi illuminavano per una certa quantità di tese come se fosse stato di bel giorno*" (6). "Rocchettoni" (inglese rocket, tedesco rakete) nel senso di razzi illuminanti, bengala. Gli inglesi ne avevano imparato l'uso durante la loro conquista dell'India.

Quella notte, infatti, vi fu un combattimento tra navi inglesi e franco-italiche al largo di Grado, con il risultato che il vascello "Rivoli" venne catturato dagli inglesi, che affondarono inoltre il brigantino "Mercure" (7). Il relitto di quest'ultimo è stato recentemente (2001) ritrovato sul fondale, presso Punta Tagliamento.

NOTE

1) Su questo si può vedere S. PERINI, 1809-10: *Gli Inglesi nell' Alto Adriatico*, in "Alsa. Rivista storica della Bassa friulana orientale", n.4 (1991), pag. 3-10. Per un periodo nell'Adriatico settentrionale furono presenti anche navi russe, alleate degli inglesi. Opere più generali sull'argomento sono: A. CHERINI, *Fascicolo di notizie brevi concernenti il movimento di naviglio e fatti d'arme in Adriatico durante il periodo napoleonico 1796-1815*, Quaderno AMA n.29/85 e CROCIANI-ILARI-PAOLETTI, *Storia militare del Regno italico (1802-14): vol. II Il dominio dell'Adriatico*, Roma 2004.

2) Con il termine di corsari, che viene adoperato nella relazione citata, dobbiamo intendere marinai inglesi, probabilmente della marina da guerra, che catturano o affondano navi mercantili traendone in parte un vantaggio personale, ma con l'autorizzazione governativa. Diversi cioè dai pirati, che agiscono per vantaggio e con iniziativa esclusivamente personali. Nella relazione vengono anche chiamati "pirati", ma impropriamente e forse con intendimento denigratorio.

3) *Il pilota pratico alla costa occidentale dell'Adriatico*, Milano 1816, pag.16.

4) Archivio di Stato Gorizia, Pretura di Gradisca, b.43.

5) *Il pilota pratico ecc.*, op.cit., pag.16.

6) S. PERINI, art. cit., pag.10.

7) Secondo alcuni il "Mercure" venne fatto esplodere dal comandante, prevenendo così l'ammutinamento dell'equipaggio che voleva arrendersi.