NUOVA ANTOLOGIA MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 6
2025

Fascicolo 23. Luglio 2025

Storia Militare Moderna (6)

Società Italiana di Storia Militare

General Editors: Virgilio Ilari, Jeremy Black, Giovanni Brizzi.

Legal Editor (dir. responsabile Gregory Alegi **Ed. executive (comitato di redazione):** Viviana Castelli, Alessandro Carli, Emiliano Bultrini, Francesco Biasi, Francesco Pellegrini. **Special appointee for Intl cooperation:** Dr Luca Domizio.

Scientific Editorial Board : Foreign members: Prof. Jeremy Armstrong, Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birtachas, Lee L. Brice, Loretana de Libero, Fernando Echeverria Rey, John France, Tadeusz Grabarczyk, Gregory Hanlon, Rotem Kowner, Armando Marques Guedes, Harold E. Raugh Jr, Yannis Stouraitis: **Italian members:** Giampiero Brunelli, Aldino Bondesan, Piero Cimbolli Spagnesi, Alessandra Dattero, Immacolata Eramo, Carlo Galli, Maria Intrieri, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Luca Loschiavo, Serena Morelli, Francesco Somaini, Gioacchino Strano, Giusto Traina, Federico Valacchi.

Senior Academic Advisory Board. Prof. Massimo de Leonardis, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, John Hattendorf, Yann Le Bohec, (†) Dennis Showalter, Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Franco Cardini, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

Special Consultants: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte, Simonetta Conti, Elina Gugliuzzo, Vincenzo, Angela Teja, Stefano Pisu, Giuseppe Della Torre

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare

Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)

Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020

Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597)

Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023) Area 11, Area 10 (21/12/2024)

Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma

Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare

(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma

info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma

www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 979-12-5669-174-6

NUOVA ANTOLOGIA MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 6
2025

Fascicolo 23. Luglio 2025

Storia Militare Moderna (6)

Società Italiana di Storia Militare

Stendardo di Lepanto (1570), Lati A e B, Museo Diocesano di Gaeta. Wikimedia Commons. Lo stendardi fu dipinto a tempera su seta da Girolamo Siciolante da Sermoneta (1521-1575), su incarico del Cardinale Onorato Caetani. L'11 giugno 1570 fu benedetto da Papa Pio V nella Basilica di San Pietro e consegnato a Marcantonio II Colonna ponendolo al comando della flotta pontificia. Partito da Civitavecchia e giunto a Gaeta il 22 giugno 1571, Marcantonio Colonna, fece voto di consegnare lo stendardo al patrono della città qualora fosse tornato vincitore. Il 13 agosto Pio V fece consegnare un secondo stendardo della Lega a Don Giovanni d'Austria, comandante generale della flotta cristiana che, riunitasi a Messina, salpò il 24 agosto verso Lepanto. Durante la battaglia del 7 ottobre i due vessilli sventolarono rispettivamente sull'Ammiraglia e sulla Capitana pontificia e non furono mai centrati dal tiro nemico. Nelle stesse ore il papa ebbe la visione della vittoria e in ricordo rifinì l'Ave Maria nella forma attuale, aggiunse le Litanie lauretane alla recita del Rosario e l'appellativo mariano di *Auxilium Christianorum* e consacrò il 7 ottobre a Santa Maria delle Vittorie sull'Islam, celebrato con lo scampanio al mattino, a mezzogiorno e alla sera in ricordo della vittoria. Papa Gregorio XIII trasferì poi la festa alla prima domenica del mese di ottobre intitolandola alla Madonna del Rosario. Al ritorno da Lepanto, Marcantonio Colonna sciolse il voto consegnando lo stendardo al vescovo Pietro Lunello. Il vessillo fu poi conservato presso la cattedrale dei Santi Erasmo e Marciano.

«Si solevarono gridando che havevano la libertà».

Prigionieri in fuga nel Mediterraneo durante la guerra di successione spagnola

di Alessandra Dattero

Abstract: « 'They Rose Up Shouting for Freedom'. Escaping Prisoners in The Mediterranean Sea During The War of The Spanish Succession». The Mediterranean Sea was a key area of the operations during the war of the Spanish succession, especially after the settlement of Charles of Habsburg in the Italian dominions. The well-established Spanish route connected the Mediterranean Sea with the fortresses that guarded the Po Valley and supported the maneuvers of the armies. This involved investments and availability of maritime skills that the Habsburgs lacked, who resorted to English ships commanded by Genoese captains. The trial of a captain of a ship allows us to outline the practices in use for the transport of prisoners of war, their conditions, the on-board personnel, the routes, mishaps, escapes and the attitude of the authorities. The essay concludes with some data and observations on the Genoese warships active in the Mediterranean Sea during this period.

Keywords: War of the Spanish Succession, Prisoners of War, Shipping in the Mediterranean Sea, Habsburg of Austria, Genoese Navy.

L'arciduca Carlo e la guerra marittima

L'Italia fu uno dei principali teatri della guerra di successione spagnola. In questo conflitto gli scenari marittimi ebbero un'importanza pari, e per le potenze navali superiore, a quelli terrestri: il Mediterraneo fu un'area nevralgica delle operazioni, specialmente dopo l'insediamento di Carlo III a Barcellona nel 1705[1]. Con l'ingresso dell'esercito del principe Euge-

1 La storiografia al riguardo è assai ampia. Mi limito a citare qualche lavoro complessivo re-

NAM, Anno 6 – n. 23
DOI: 10.36158/979125669174610
Luglio 2025

nio a Milano nel 1706 e la conquista di Napoli l'anno seguente, il teatro di guerra dell'arciduca Carlo si estese a tutto il Tirreno, delineando un complesso quadro strategico caratterizzato da intensi trasferimenti di forze fra i porti di Aragona e Portogallo e quelli genovesi e napoletani[2]. Pur senza diretto sbocco al mare, ne fu interessato anche lo Stato di Milano, specialmente dopo la decisione di investirne il dominio come feudo imperiale a Carlo III, anziché assoggettarlo alla diretta potestà dell'imperatore[3]. La sua importanza come chiave d'Italia e il suo fitto sistema di guarnigioni non ebbero solo rilievo per la conquista territoriale, ma lo posero al centro di una strategia più ampia, che coordinava la conduzione della guerra marittima con quella terrestre. La collaudata via spagnola, che dai porti liguri portava ai feudi imperiali, alle piazzeforti di Aulla e Pontremoli e poi ad Alessandria fino a Milano, metteva in comunicazione il Mediterraneo con le fortezze che presidiavano la Pianura Padana e sostenevano la guerra terrestre. Da qui, inoltre, si snodavano le vie di comunicazione con Vienna, essenziali per poter coordinare efficacemente scelte, contingenti militari e risorse[4].

---

cente: Friedrich Edelmayer, Virginia Leon Sanz, José Ignacio Ruiz Rodríguez (Hg.), *Hispania-Austria III. Der Spanische Erbfolgekrieg*, München, Oldenbourg, 2008; Joaquim Albareda Salvadó, *La guerra de sucesión de España (1700-1714)*, Barcelona, Crítica, 2010; Roberto Quirós Rosado, *Monarquía de Oriente. La corte de Carlos III y el gobierno de Italia durante la guerra de Sucesión española*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2017.

2 Sulla moderna concezione della pianificazione strategica rinvio a Williamson Murray, Macgregor Knox, Alvin Bernstein (Eds.), *The Making of Strategy. Rulers, States and War*, Cambridge, University Press, 1994; Jeremy Black, *Military Strategy. A Global History*, Yale University Press, 2020; Id. (cur.), *The Practice of Strategy. A Global History*, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2024.

3 Quirós Rosado cit.; Marcello Verga, «Il "Bruderzwist", la Spagna, l'Italia, dalle lettere del duca di Moles», *Cheiron*, XI, n.21 (1994), pp.13-53.

4 Davide Maffi, «Alle origini del "Camino Español". I transiti militari in Liguria 1566-1700», in Alberto Peano Cavasola (cur.), *Finale porto di Fiandra, briglia di Genova*, Finale Ligure, Centro storico del Finale, 2007, pp.119-149; Elisabeth Garms-Cornides, «Tra Spagna, Austria e Impero. Il Ducato di Milano nella politica asburgica intorno al 1700», *Archivio Storico Lombardo*, CXXXIII (2007), pp. 267-279; Paolo Calcagno (cur.), *Finale fra le Potenze di antico regime. Il ruolo del marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*, Savona, Società Savonese di Storia Patria, 2009; Id., *"La puerta a la mar". Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Roma, Viella, 2011; Enrique García Hernán, Davide Maffi (cur.), *Estudios sobre Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia, Albatros, 2017; Valentina Favarò, Paolo Calcagno, «Le flotte degli Austrias e gli scali italiani: una messa a punto», *Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, n. 4/II, giugno (2019), pp.125-150.

La relativa facilità dei collegamenti marittimi con la Spagna attraverso i porti liguri fece di Milano un presidio importante anche per la guerra nel Mediterraneo. Rimasta neutrale con propensioni filoborboniche, dopo il 1706 la Repubblica di Genova dovette assecondare il nuovo quadro politico-militare italiano e la presenza delle truppe asburgiche, sulle quali cercava di esercitare qualche controllo. Il residente milanese a Genova, Carlo Bartolomeo Molinari, fungeva da mediatore per le controversie che potevano insorgere con la Repubblica. Le materie trattate da Molinari erano diverse: richieste di consegnare disertori tedeschi e svizzeri fuggiti e arruolatisi nelle fila di contingenti genovesi[5], presentazione di rimostranze del principe Eugenio in seguito all'arresto da parte di birri genovesi di uomini di un pinco catalano[6], o ancora il recupero dell'artiglieria rubata al Finale dai genovesi in occasione della presa asburgica della fortezza[7], proteste per la presenza di bastimenti francesi in agguato nelle acque del Finale[8], pressioni per impedire il passaggio per Genova di ufficiali francesi diretti a Roma per fiancheggiare il pontefice nella crisi di Comacchio[9], proteste della Repubblica per il dispiegamento di truppe asburgiche ai confini[10]. Ma il territorio della Repubblica era anche interessato al passaggio di rifornimenti e di comunicazioni verso Barcellona; di qui transitò in quegli anni il maresciallo imperiale Starhemberg, che assunse il comando delle truppe in Catalogna[11].

Tra le opportunità offerte da questa geografia militare costruita nel corso di

5 Archivio di Stato di Genova (d'ora innanzi ASGE), *Maritimarum*, 1680, presentazione della richiesta del marchese Lucini a nome del principe Eugenio alla Repubblica, 31 ottobre 1706.

6 *Ivi*, 1682, risposta della Giunta di Marina ad una lettera di protesta di Molinari, 28 giugno 1707.

7 *Ivi*, 1681, 17 aprile 1707.

8 *Ivi*, 1682, 30 aprile 1708.

9 Archivio di Stato di Milano (d'ora innanzi ASM), *Carteggi Consolari*, 20, lettera di Camillo Litta da Aulla al Molinari, 2 novembre 1708.

10 Il commissario genovese Domenico Doria scrisse il 7 novembre 1708 da Sarzana che il giorno prima era giunto ad Aulla il marchese Litta per fare un ammasso di tutte le soldatesche, comandate da lui stesso, dal marchese di Fosdinovo e dal marchese di Podenzana, concludendo che ne sarebbero provenuti "grandi incomodi" (ASGE, *Maritimarum*, 1682). Il generale imperiale Wirich Philipp von Daun aveva infatti dato ordine al colonnello Camillo Litta di mobilitare le milizie dei feudi imperiali per prevenire eventuali attacchi borbonici al Milanese da questa parte (Archivio di Stato di Milano, *Litta Modignani*, titolo II, cart.7, fasc.16, lettera circolare di Camillo Litta ai feudatari imperiali, 12 novembre 1708).

11 ASGE, *Maritimarum*, 1682, 22 aprile 1708, discussioni circa il cerimoniale da adottare.

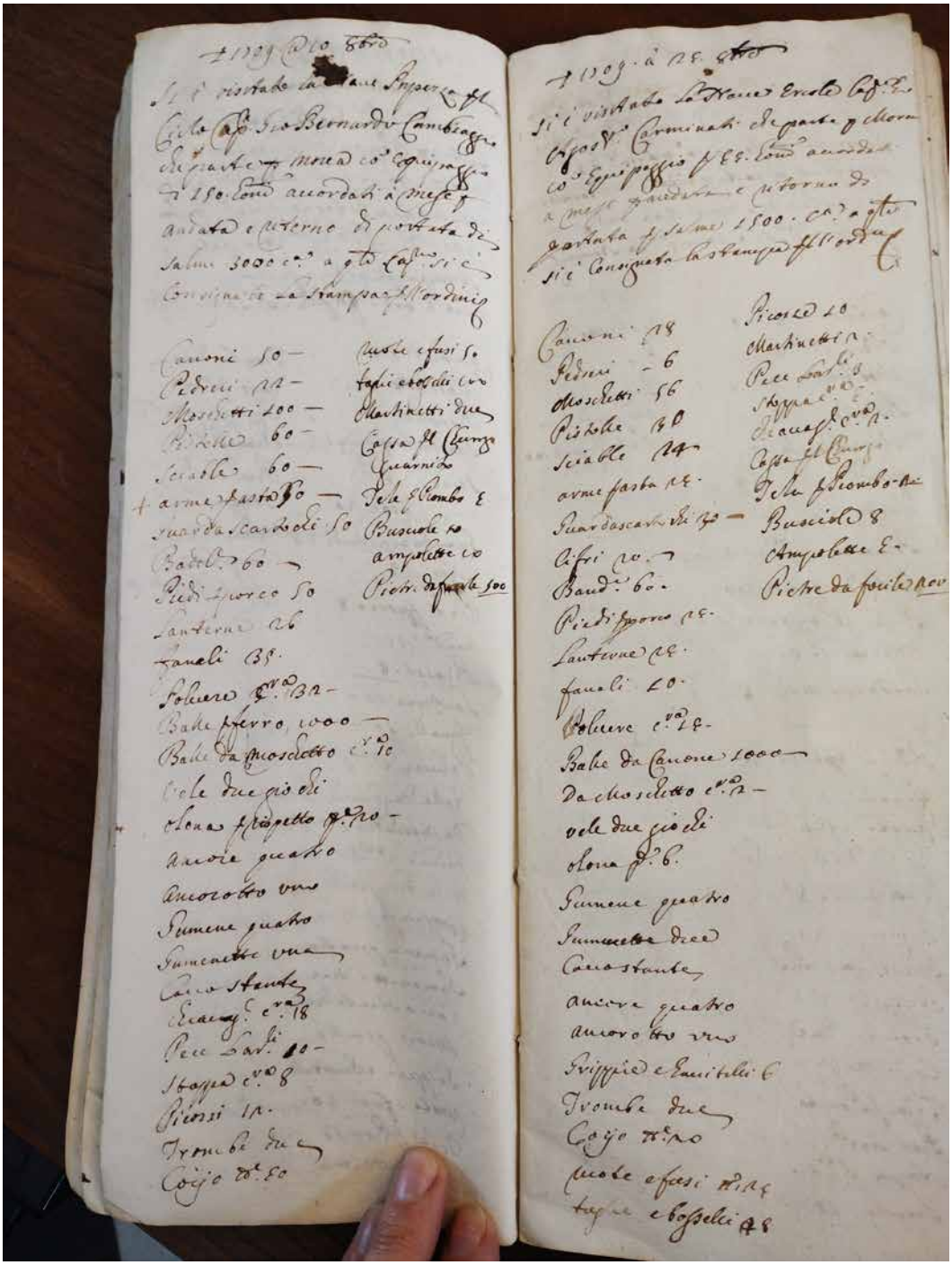
due secoli, vi era la possibilità di poter concentrare nello Stato di Milano i prigionieri borbonici catturati nel Mediterraneo[12], inclusi personaggi che ricoprivano ruoli apicali nel governo militare e politico dei territori conquistati, come il viceré di Napoli, Juan Manuel Fernández Pacheco y Zúñiga, marchese di Villena, fatto prigioniero dopo la conquista del regno insieme a 200 ufficiali al suo servizio, che rimasero per diversi anni nelle fortezze lombarde[13]. Portati via mare nei porti liguri, giunsero a Milano per essere detenuti nelle piazzeforti dello Stato. Questa geografia della detenzione implicava spostamenti sistematici di prigionieri dal Regno di Napoli e dalla Catalogna lungo le vie marittime, più rapide e dirette rispetto a quelle terrestri.

La guerra marittima degli Asburgo, nell'Atlantico come nel Mediterraneo, era nelle mani delle flotte inglese e olandese[14]. L'Impero era una potenza continentale, priva di una forza navale significativa. Se quindi la guerra sui mari era demandata agli alleati atlantici, restava tuttavia per gli Asburgo la necessità di sostenere le forze in Catalogna con trasferimenti via mare di truppe, artiglierie e rifornimenti dai domini italiani settentrionali e meridionali. Ciò implicava investimenti e capacità marittime che facevano difetto all'Impero. Carlo III non disponeva di una marina in grado di assicurare questi servizi, per cui dovette ricorrere all'apporto di personale esterno che già disponeva di tutti gli strumenti e le abilità necessari. I

12 Uno dei problemi logistici generati dalla crescita della dimensione degli eserciti era infatti la moltiplicazione dei prigionieri di guerra, che suscitava difficoltà di gestione non indifferenti (Peter H. Wilson, «Prisoners in Early Modern European Warfare», in Sibylle Scheipers (Ed.), *Prisoners in War*, Oxford, OPU, 2010, pp.39-56; Martínez C. Evaristo, Garrido Radío, «Los prisioneros en el siglo XVIII y el ejemplo de la guerra de sucesión», *Entemu*, n.17, 2013, pp.49-74; Paul Vo-Ha, «Une impossible sortie de gu-erre? Les prisonniers dans la négociation et l'application du traité de Paris (1760-1773)», in Benjamin Deruelle, et al. (Eds.), *L'historien-citoyen,* Paris, Éditions de la Sor-bonne, 2022, pp.279-306).

13 Alessandra Dattero, «La prigionia di guerra nell'Europa delle Successioni tra diritto bellico e prassi militare», *Nuova Antologia Militare*, n.19 (2024), pp.417-454.

14 Gigliola Pagano De Divitiis, «Il Mediterraneo nel XVII secolo. L'espansione commerciale inglese e l'Italia», *Studi Storici*, XXVII, n.1 (1986), pp.109-148; Ead., *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990; Edoardo Grendi, *Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)*, «Quaderni Storici», XXXIX (2004), pp.241-278; Maria Fusaro, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England 1450-1700*, Cambridge, University Press, 2015; Samuele Virga, «'Una nazione assai ardita et azzardosa'. Le forze navali inglesi nel bacino alto tirrenico al tempo della guerra di Successione austriaca», *Nuova Antologia Militare*, n.15 (2023), pp.473-514.



capitani e i padroni genovesi organizzavano il commercio marittimo dal Mediterraneo all'Atlantico secondo sistemi consolidati da una tradizione plurisecolare. I contratti per le navi, dal piccolo cabotaggio al grande commercio, coinvolgevano intere comunità delle due Riviere, mobilitando capitali, uomini, navi con tutte le loro dotazioni[15]. Questo sistema alimentava i traffici genovesi nel Mediterraneo, coinvolgendo porti italiani, francesi, spagnoli e nordafricani e rappresentò un supporto essenziale per la guerra.

I processi avviati dai tribunali militari ai danni dei comandanti delle navi in cui erano avvenute irregolarità e fughe di prigionieri permettono di delineare da vicino i meccanismi che connettevano capitani e padroni genovesi con la corona arciducale. Gli interrogatori dei sospetti disegnano un quadro articolato relativo alle navi, alle modalità di incarico, al trasporto dei prigionieri, oltre che alle vere e proprie fughe. Farò quindi riferimento agli atti di un processo che ebbe come imputato un capitano genovese di una nave responsabile del trasporto di prigionieri borbonici che durante una trasferta si erano dati alla fuga. Il processo si tenne nel gennaio 1708 nei confronti del capitano Giovanni Battista Bollini, figlio di Onofrio, genovese, internato nella fortezza del Finale. A carico di Bollini pesava la grave accusa di aver fatto fuggire alcuni prigionieri catturati in Catalogna che era stato incaricato di trasportare a Genova, da dove avrebbero dovuto completare il loro viaggio via terra verso le carceri lombarde, e che invece a Genova non erano mai arrivati. Le pene previste in questi casi erano pesanti: se fosse stato giudicato connivente con i fuggitivi, Bollini avrebbe rischiato la condanna a morte. La tenuta del processo da parte delle autorità militari evidenzia un elemento di forte distinzione rispetto ai contratti che impegnavano i padroni e capitani genovesi nei confronti dei loro finanziatori: l'incarico dato al comandante era stato conferito direttamente da organi militari imperiali, per cui l'ingaggio a questo cittadino genovese lo impegnava a rispondere di fronte alle autorità militari asburgiche e non al Magistrato dei Conservatori del Mare della Repubblica[16].

---

15 Luca Lo Basso, «Lavoro marittimo, tutela istituzionale e conflittualità sociale a bordo dei bastimenti della Repubblica di Genova nel XVIII secolo», *Mediterranea. Ricerche Storiche*, n.33 (2015), pp. 147-168; Id., *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016.

16 La ricerca di informazioni sul conferimento dell'incarico di capitano, come dell'arresto e del processo a carico di Bollini nelle fonti genovesi ha infatti dato esiti deludenti: di lui non vi è traccia in ASGE, *Conservatori del mare*, 434, in cui sono conservate le elezioni di capitani per gli anni 1699-1788, né nelle filze *Maritimarum* relative a quegli anni (n.1680-

L'avvio del processo al capitano Bollini

Era il 13 gennaio 1708 quando il marchese Pirro Visconti, grancancelliere dello Stato di Milano, ordinò a don Filippo de la Marre, governatore del Finale, di avviare il processo. De la Marre intimò all'auditore militare del marchesato del Finale, il conte don Carlo Saglier, di procedere contro Giovan Battista Bollini e il processo fu avviato con rito immediato. Le risposte dei testimoni agli interrogatori ci forniscono molti particolari sulla gestione e il trattamento dei prigionieri, le navi che li trasportavano, le condizioni del trasporto, chi se ne occupava, la loro nazionalità, le opportunità e i modi della fuga, le difficoltà dei controlli. Il 19 gennaio all'una di notte Bernardino Locella, segretario del barone de la Marre, cominciò l'interrogatorio del tenente Giacomo Padovano figlio di Santo, un napoletano di 35 anni che serviva sulla nave del capitano Bollini ed era stato arrestato a Vado, nei pressi di Savona. Egli dichiarò che al momento dell'arresto si stava procurando «certo biscotto», cioè gallette e beni alimentari per la nave per incarico del suo capitano[17]. A Vado, infatti, fin dal XVI secolo, sbarcavano le fanterie spagnole dirette a Milano e l'acquisizione del Finale come base militare asburgica nel 1571 non aveva ridotto l'importanza militare di Vado, che fu invece ulteriormente esaltata; questa località, infatti, godeva di una viabilità migliore, grazie alle minori asperità del terreno e ai percorsi più brevi verso Milano[18]. Padovano, «qui delatus fuit iuramentum veritatis dicere», secondo la formula di rito, cominciò col dare le proprie generalità, affermando di ricoprire il «posto di tenente di mare e guerra sopra la nave detta il Monarcha», al servizio di Carlo III d'Asburgo. Egli spiegò che la nave in questione apparteneva alla regina di Inghilterra e che «Il Re la comprò dagli inglesi il mese di luglio hora passato ed il medesimo capitano Bollini ne

1682).

17 Haus-, Hof-und Staatsarchiv Wien, *Italien-Spanischer Rat, Lombardei Collectanea* (d'ora innanzi HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*), 62, atti del processo avviato il 13 gennaio 1708, c.1r.

18 Maffi, «Alle origini del 'Camino Español'» cit.; Calcagno, *"La puerta a la mar"* cit.; Id., «Défendre la rade de Vado, une préoccupation récurrente pour Gênes (XVIe-XVIIIe siècles)», in Anne Brogini, Maria Ghazali (dir.), *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI-XXI siècles)*, Paris, Editions Bouchène, 2015, pp.45-58; Favarò, Calcagno cit.

prese il possesso il detto mese e tutti assieme ne prendessimo il possesso»[19].

Dalla testimonianza si evince che siamo nell'ambito dei contratti di asiento-appalto, con cui un capitano riceveva in consegna dal sovrano una nave per un periodo stabilito e si impegnava a dotarla del necessario per svolgere alcuni compiti, nel nostro caso Bollini si impegnò a trasportare dei prigionieri[20]. Da circa un secolo le navi britanniche e olandesi avevano preso a solcare sempre più numerose il Mediterraneo e a soppiantare le marine genovese e veneziana nel mercato dei noli. L'acquisto e il nolo di navi inglesi da parte degli stati italiani, cioè del Granduca di Toscana, di Venezia, Genova e del Regno di Napoli per i commerci, ma anche per il trasporto di armate e munizioni per conto della Spagna, era diventata la norma[21]. Anche Carlo III si rivolse alla marina inglese per far fronte alle nuove esigenze della guerra marittima, acquistando la nave Monarcha. A quel punto diventava necessario trovare un comandante capace e per questo gli Asburgo fecero riferimento alle disponibilità locali. La nave acquistata dagli inglesi fu quindi affidata a un genovese: il comandante Bollini entrò al servizio asburgico, gli fu consegnata la nave, e spettava a lui, con un ampio grado di autonomia, occuparsi di tutto il necessario per il trasporto.

Il teste dette la descrizione di tutti i viaggi compiuti dall'acquisizione della nave in poi; la sintassi è un po' fantasiosa, ma si riesce comunque a comprendere il senso delle sue affermazioni: «Il giorno della Madonna di settembre, 8 del mese, facessimo vela da Barcellona con il signor conte Sifuentes [Cifuentes] per venir a Tollone [Tolone], e mentre di sopra da Palavetas incontrassimo l'armata tornassimo indietro nell'acque di Palamos e puoi ritornassimo a dar fondo a Barcellona»[22]. Era la fase finale dell'assedio di Tolone; la città francese era stata

19 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, atti del processo cit., c.2r.

20 Luca Lo Basso, (2007) «Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)», in Rossella Cancila (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Palermo, Quaderni di Mediterranea, n.4, vol. II, pp. 397-428.

21 Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi* cit., pp. 51-91; Eadem, *Il Mediterraneo nel XVII secolo* cit.; Grendi cit.; Fusaro, *Political Economies* cit.; Lo Basso, *Gente di bordo* cit.; Arturo Pacini, *Le marine italiane* in Paola Bianchi, Piero Del Negro (cur.), *Guerre ed eserciti nell'età moderna*, Bologna, Il Mulino, 2018, pp. 291-320; Andrea Addobbati, «Jake Dyble, One Hundred Barrels of Gunpowder. General Average, Maritime Law, and International Diplomacy between Tuscany and England in the Second Half of the 17th Century», *Quaderni Storici*, LVI/3, n. 168, (2021), pp. 823-854.

22 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, atti del processo, cit., c.2v.

investita da terra dagli eserciti di Asburgo e Savoia e dal mare dalla flotta anglo-olandese. Alla fine di agosto, dopo quattro settimane, l'assedio era fallito, anche se la flotta francese alla fonda a Tolone era stata distrutta[23]. La nave di Bollini era giunta quando ormai l'operazione volgeva al termine, aveva incrociato la flotta asburgica ed era tornata indietro, facendo vela per Palamos, dove le navi si approvvigionavano, e poi si era portata a Barcellona.

La deportazione dei prigionieri di guerra

Dalla deposizione di Padovano si evince che la nave *Monarcha* era destinata prevalentemente ai trasporti di merci e di prigionieri. Dopo aver trascorso 7 o 8 giorni a Barcellona, infatti, la nave aveva salpato per Maiorca, «dove spalmassimo la nave e ricevessimo il carico per servicio di Sua Maestà et alcuni prigionieri (…) per portarli a Barcellona». Locella chiese chi fossero i prigionieri imbarcati. Padovano rispose così: «Un capitano di infanteria che haveva una milanese per moglie, marinari francesi e due o quattro altri di rimarco, che credo fossero prigionieri di stato»[24]. Questi ultimi erano probabilmente dignitari spagnoli arrestati e condannati per tradimento e lesa maestà per essere al servizio di Filippo V di Borbone[25]. Sulla nave i civili erano accomunati per trasporto e detenzione alla stessa sorte dei militari. Dalla testimonianza risulta anche la presenza della moglie di un soldato. Era ancora piuttosto comune nel Settecento che le donne seguissero gli eserciti, supplendo alla scarsa organizzazione dei servizi di supporto ai soldati; questa donna era evidentemente stata fatta prigioniera col marito capitano e poi imbarcata insieme a lui[26]. Sulla nave vi erano infine sei cavalli, tre

23 Hagen Sarah, «Everyone's a Winner? Militärischer Erfolg und Normenkonkurrenz am Beispiel der Belagerung von Toulon 1707», *Militärgeschichtliche Zeitschrift*, Vol. 81 n.2 (2022), pp. 417-446.

24 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, atti del processo, cit., c. 2v.

25 Sulle condanne comminate alla nobiltà spagnola durante la guerra di successione rinvio a Virginia Leon Sanz, Juan Antonio Sánchez Belén, «Confiscación de bienes y represión borbónica en la Corona de Castilla a comienzos del siglo XVIII», *Cuadernos de Historia Moderna*, 21/4 (1998), pp. 127-175; Virginia Leon Sanz, «Un conflicto inacabado: las confiscaciones a los austracistas valencianos despues de la guerra de sucesion», *Cuadernos dieciochistas*, Vol.15 (2014), pp. 195-237.

26 Su questo tema cfr. Peter H. Wilson, «German Women and War, 1500-1800», *War in History*, 3 (1996), pp. 127-160; John A. Lynn, *Women, Armies, and Warfare in Early Modern Europe*, Cambridge University Press, Cambridge, 2008; Alessandra Dattero, «"Quel gran

di un certo marchese Riberti e tre altri dell'inviato di Prussia.

La nave era tornata a Barcellona e i prigionieri erano stati consegnati al sergente maggiore della piazzaforte. Il numero di prigionieri imbarcati a Maiorca e consegnati a Barcellona era di 25 o 26, «salvo errore». Successivamente la nave Monarcha si era spostata a Tarragona, dove aveva raccolto altri 70 prigionieri per ordine del governatore della piazzaforte e li aveva trasportati a Barcellona. Il testimone dichiarò che quelli imbarcati a Tarragona «erano tutti officiali, che ne erano de irlandesi, spagnoli, italiani e di diverse altre nationi, che credo ve ne fossero anche de tedeschi». L'origine variegata dei prigionieri rifletteva l'eterogeneità di nazioni tipica degli eserciti europei di età moderna. La presenza di tedeschi rinvia a disertori, o forse a ufficiali imperiali condannati per qualche reato commesso nei propri reparti. Irlandesi e francesi, fra le 16 e le 20 unità, il teste non ricorda bene, furono fatti sbarcare a Barcellona, per essere caricati su un'altra nave che li condusse al Finale, «forse per essere la nostra nave troppo carica». Anche il comandante dell'altra nave era un genovese, il capitano Francesco Maria Levanto. Questi non si era messo personalmente al comando, ma aveva delegato un suo tenente. La consegna era avvenuta regolarmente alla fortezza del Finale[27]. La gestione dei prigionieri era onerosa e complessa e spesso implicava spostamenti da una parte all'altra dei domini. Consegnati dalla nave del capitano Levanto potevano rimanere reclusi al Finale, oppure essere inviati alla prigione nelle piazzeforti dello Stato di Milano. L'interrogatorio di Padovano conferma che la deportazione riguardava solamente gli ufficiali e i prigionieri più importanti. Un trasporto generale avrebbe comportato un dispendio eccessivo di energie e non era ritenuto necessario; i soldati comuni rimanevano ordinariamente reclusi in Spagna in attesa di qualche accordo per uno scambio[28].

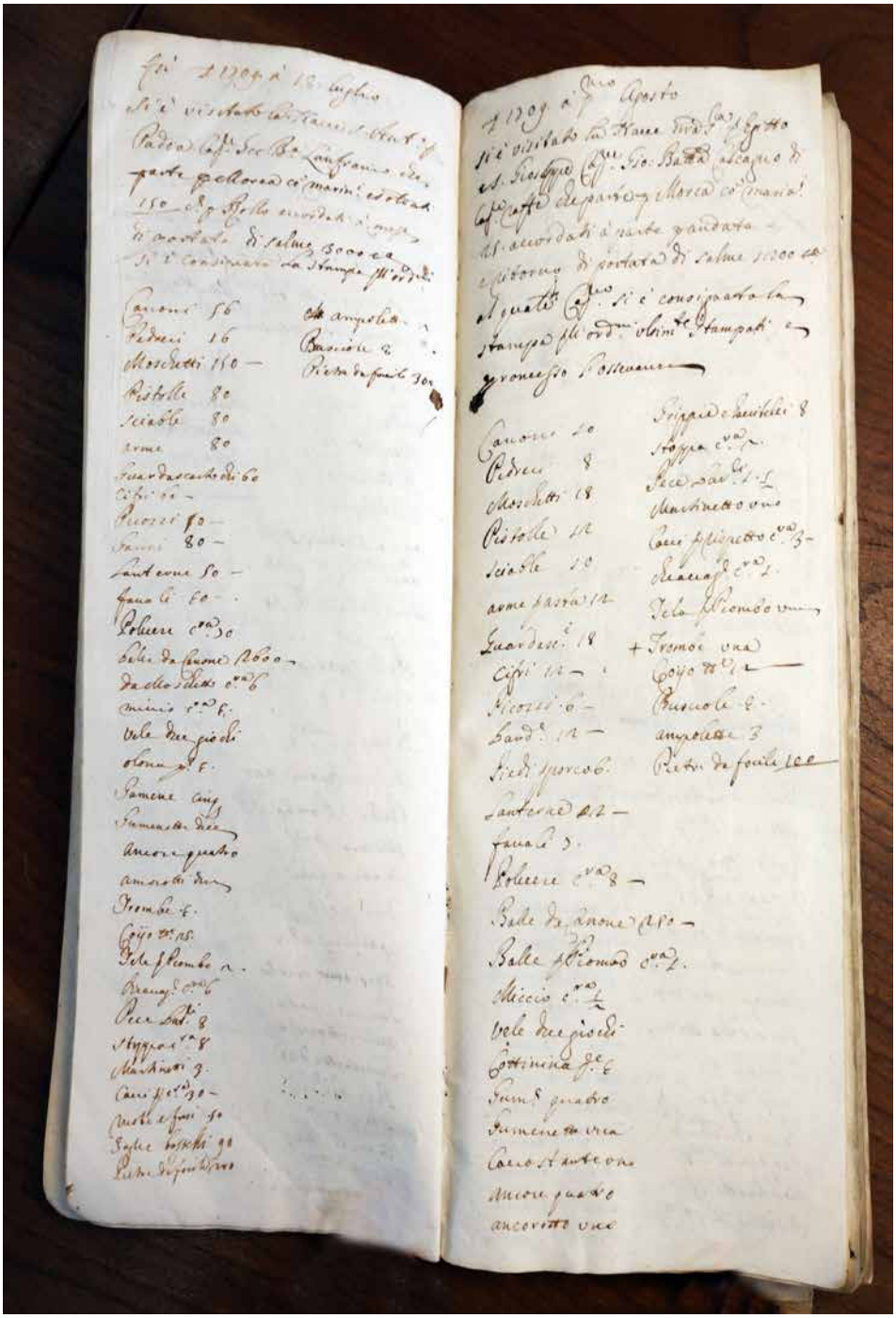
Nel prosieguo del viaggio da Barcellona al Finale erano rimasti sulla nave circa 50 prigionieri di guerra e 6 o 7 di stato. A questo punto della deposizione si entrava nel vivo delle circostanze che avevano permesso la fuga dei prigionieri. L'auditore Locella chiese «Che cammino tenessero per venire in Italia». Il teste

---

numero di femine imperiali maritate con quelli soldati alemanni". Civili, donne e bambini negli eserciti di età moderna», in Novella Vismara – Elisabetta Ruspini (cur.), *La battaglia di Bicocca del 27 aprile 1522 e Milano all'epoca di Francesco II*, atti del convegno Università di Milano-Bicocca, 27 aprile 2022, Milano, Ledizioni, 2023, pp. 87-104.

27 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, Fasz.62, atti del processo, cit., c.3r.

28 Radío cit.; Dattero, «La prigionia di guerra» cit.



affermò che avevano fatto sosta a San Remo e che poi da lì dovevano portarsi al Finale. Tuttavia, la nave non aveva potuto completare il suo percorso, «a causa de' venti»; un altro motivo era stato «che tenevamo corriere spedito per Viena, che lo sbarcassimo in Arasci [Alassio] con alcuni altri prigionieri che servivano al re». Di più non dice, ma si può supporre che si trattasse di prigionieri che si volevano interrogare per carpire qualche informazione sui piani di guerra del nemico e sulle sue forze, oppure per unirli ad altri reclusi. Dopo aver adempiuto agli ordini, proseguiva Padovano, «si mettessimo più alla larga in mare, a causa de' venti di tramontana, che ci impedirono di costeggiare». Le condizioni meteorologiche avevano indotto la nave a non rimanere lungo la costa, in acque più sicure, e li aveva costretti a prendere il largo. Tuttavia, afferma il teste, «handano più alla larga hebbimo vento così contrario, che ci ruppe l'arbore chiamato il curvesso, onde vedendosi sforzati, essendosi levati alcuni venti di levante, il capitano comandò che si andasse a Genova». Non era raro incorrere in simili disavventure, che imponevano deviazioni dal percorso per riparare la nave e cercare di portare a compimento gli ordini in qualche modo. Così una volta a Genova il capitano aveva cercato un'altra imbarcazione per mandare il suo carico al Finale. Il teste affermò che: «Arrivò gondola che supongo sii di Savona», che fu destinata a trasportare i prigionieri sorvegliati da sei soldati. Bollini quindi aveva dovuto ricorrere al noleggio di un'altra imbarcazione, avvalendosi di un natante di minori dimensioni, non una nave, ma una gondola. Il capitano non era salito a bordo, ma si era limitato a scortarli fuori dal porto. Il suo impegno di comandante era tutto rivolto alla manutenzione della nave; infatti Padovano afferma che Bollini era tornato a Genova, «supongo ateso li affari della nave, far far l'arbore, gomina»[29]. I prigionieri invece erano stati affidati a un padrone di una piccola imbarcazione[30]. La riparazione della nave per mantenerla in efficienza era la preoccupazione primaria del suo capitano, ritenuta ben più importante del trasporto dei prigionieri, che poteva essere delegato ai suoi subordinati.

La testimonianza di Padovano da quel punto in poi si faceva indiretta, non essendo stato uno dei marinai imbarcati sulla gondola. Egli affermò di aver sentito dire in seguito da uno dei sei soldati di guardia che una volta al largo i prigionieri

29 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, atti del processo, cit., cc. 3v-5r.

30 La terminologia genovese distingueva tra il capitano, comandante di una nave, e il padrone, che guidava un natante di piccolo e medio cabotaggio (Lo Basso, *Gente di bordo* cit., p.40)

«si solevarono gridando che havevano la libertà, che il medesimo soldato riferì che il loro caporale di natione francese abbracciò tutte le armi che havevano li detti soldati della gondola e le diede in potere dei prigionieri (…) e il detto capitano dette ordine al detto tenente che dovesse andare in Vado»[31].

I fuggitivi puntavano allo sbarco sulla riviera di Ponente, da cui molti marittimi estranei alla lobby dei capitani genovesi si rivolgevano alla Francia per ottenere la patente di capitano[32]. Forse per questo essi speravano di poter godere di qualche protezione presso la popolazione. Un'altra domanda posta dall'auditore a Padovano era volta a sondare se vi fosse una maggiore responsabilità del capitano, che inducesse ad un aggravamento dell'accusa; si chiese, cioè, se egli durante il viaggio si fosse fermato «in alcun luogo, massime in spiagge francesi». L'accusa in questo caso sarebbe passata dalla scarsa cura nella custodia dei prigionieri a quella di tradimento, cioè ad accordi con le forze francesi per facilitare la fuga dei prigionieri. Il teste dette risposta negativa.

Le disavventure di un capitano genovese al servizio degli Asburgo

A Padovano fu chiesto infine da quanto tempo conosceva il capitano e la risposta fu che Bollini era scrivano sulla nave di Carlo III comandata dal capitano genovese Giovanni Marcho [Morchio]. Bollini quindi dopo aver servito su una nave di Carlo III comandata da un altro genovese, era riuscito a farsi nominare a sua volta capitano, probabilmente facilitato dal fatto che i trasporti di prigionieri e materiali nel Mediterraneo si erano intensificati e c'era urgenza di nuovi natanti. Che uno scrivano diventasse capitano di una nave era un fatto poco usuale, ma non del tutto nuovo. A Genova vi era un'élite di capitani legati alla nobiltà cittadina e uno scrivano come Bollini probabilmente non avrebbe avuto speranza di poter assumere il comando di una nave[33]; invece gli Asburgo avevano bisogno di personale e per trovare capitani esperti avevano dovuto accontentarsi di uomini nuovi, nominati sul campo. A questo punto il processo si fermò per riprendere il giorno seguente, il 20 gennaio. Da questa prima testimonianza si può osservare che i marinai menzionati, ad eccezione del teste, erano quasi tutti sudditi della

31 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, atti del processo, cit., c. 5r.

32 Lo Basso, *Gente di bordo* cit., pp.59-60.

33 *Ivi*, pp. 45-60.

Repubblica di Genova, specialmente i comandanti delle imbarcazioni. Dal tardo Seicento nella Repubblica si era affermata la tendenza a uniformare la nazione dei marinai, escludendo i non genovesi[34]. Non era forse un caso che ad essere interrogato per primo fosse proprio l'unico napoletano, puntando magari su una minore solidarietà con il resto della ciurma.

Nel nuovo interrogatorio emersero altri particolari interessanti. Non sappiamo se vi fosse stata tortura, non figura negli atti processuali, però il teste si mostrò più collaborativo. Si cominciò col chiedere il nome del capitano della gondola e dei sei soldati che vigilavano sui prigionieri. Il capitano era di nome Pietro Altova, ma degli altri Padovano dichiarò di ignorarlo, «come che sopra il vascello non si nomina alcuno per nome, ma solo capitano, tenenti, scrivano e marinai». Il teste qui si mostrò piuttosto reticente a denunciare altri marinai. Poi Padovano modificò in parte quanto detto il giorno prima e affermò che fra i prigionieri imbarcati sulla gondola vi erano tre prigionieri di stato, due di Maiorca e uno di Valencia, ma non sapeva indicarne i nomi. A Genova il residente Carlo Bartolomeo Molinari aveva consegnato loro altri quattro prigionieri di stato provenienti da Maiorca per portarli al Finale. Il teste affermò che erano «persone ricche, comode e dinarosi», il valenzano diceva di essere cavaliere. Dalle successive risposte emerge il loro tentativo di corrompere i marinai per essere liberati, avvenuto a Genova, ancor prima della nuova partenza per il Finale: «un giorno in particolare il contramaestro della nave, che è solito essere a tavola con me, essibì dalla parte di detti maiorchini doppie cento, se havessero potuto havere la libertà. Mi portai subbito dal capitano a dargliene parte et esso ci incaricò che in sua absenza ne dovessimo havere buona cura». Allora la domanda più ovvia fu se il capitano credeva che bastassero sei uomini per trasportare prigionieri di quella qualità. Il teste affermò di non saperlo, ma anche di aver posto la questione al capitano nei termini seguenti:

> signor capitano non so se questa gente anderà sicura, et esso mi rispose: Perché? Et io sogionsi: perché ci sono qua delle galere de' particolari che stanno presentemente in porto di Genova al servizio del signor duca d'Angiò e forse gli havessero spedito in seguito qualche filucca, essendo lontano dal tirro del cannone, gli havessero mandati a pigliare, il che non era difficile, et esso mi rispose che non vi era quella paura, atteso che havevano dato la parola come officiali d'andare prigionieri al Finale[35].

34 Lo Basso, «Lavoro marittimo» cit.

35 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, atti del processo, cit., cc. 5r-6v.

Plan de la ville et des fortifications de Final, XVIIe siècle. Wikimedia Commons.

La pratica di dare la parola d'onore era riconosciuta in tutta Europa e ampiamente attestata nella trattatistica dell'epoca. Questa prassi era nata per regolamentare le rese al termine di un assedio e poi era stata adottata anche in contesti diversi. Gli ufficiali prigionieri venivano lasciati liberi se davano la loro parola d'onore che si sarebbero ripresentati entro un termine stabilito, oppure ottenevano la libertà a patto che non sarebbero tornati a combattere. In questo modo si cercava di allentare la pressione finanziaria e logistica dovuta alle lunghe detenzioni che sottraevano uomini e fondi all'esercito destinandoli al controllo dei prigionieri, cosa che finiva col mettere a dura prova finanze militari sempre insufficienti. Gli ufficiali in quest'atto rappresentavano il proprio Stato; non mantenere la parola data era considerata una condotta riprovevole come nobile, come militare e come rappresentante della propria nazione. Nel nostro caso la parola dava la garanzia di non tentare sortite. La realtà dei comportamenti tenuti dagli ufficiali nella detenzione però mostra un certo scarto rispetto alla teoria: non sempre il codice d'onore era rispettato e infatti dopo aver dato la parola alcuni prigionieri colsero l'occasione per dileguarsi[36].

36 Daniel Höhrath, «"In Cartellen wird der Werth eines Gefangenen bestimmet". Kriegsgefangenschaft als Teil der Kriegspraxis des Ancien Regime», in Rüdiger Overmans, (Hr.), *In der Hand des Feindes. Kriegsgefangenschaft von der Antike bis zum Zweiten Weltkrieg*, Colonia, Böhlau, 1999, pp. 141-170; Renaud Morieux, *The Society of Prisoners: Anglo-French Wars and Incarceration in the Eighteenth Century*, online

L'interrogatorio di Padovano si concluse e ne fu trasmessa copia al governatore don Filippo de la Marre. Si proseguì passando all'esame del capitano Bollini, recluso nelle carceri di Castel Govone, nel Finale. Visconti si era raccomandato che «prima d'ogni cosa sia il detto capitano Bollino messo in luogo di sicurezza, ed in cui non possa comunicare con persona alcuna, al fine che il tutto camini con la dovuta giustificatione e segreto corrispondente alla gravità della materia di che si tratta». L'accusa era di tradimento. Si cominciò con una descrizione delle caratteristiche fisiche del principale imputato, del vestiario e del suo portamento, secondo lo stile in uso all'epoca per il riconoscimento delle persone[37]:

> Un homo di statura granda, con barba nera, signato di vaiolo nella faccia, con in testa perucha bionda, marsina di panno fino oscuro con bottoni d'oro e setta, giuppa, calzoni di panno nero fino, calzette color di nespole con scarpe di cordoveno nero con fibie d'argento et sua colarina bianca di tela sotile al collo, aspetto d'ettà d'anni quaranta in circa.

Giovanni Battista Bollino quondam Onofrio aveva un portamento di tutto rispetto, che rifletteva la sua condizione di capitano di una nave. Egli dichiarò: «sono citadino genovese e il mio esercicio è d'essere soldato»[38]. Era un uomo di mare da almeno 15 anni e dal maggio 1706 era entrato al servizio di Carlo III divenendo successivamente «capitano da mare e guerra» sulla nave Monarcha, acquistata a Barcellona dagli Asburgo nel luglio 1707 dalla regina d'Inghilterra. Dalle risposte del Bollini emergono i particolari del suo arresto, avvenuto a Vado il 6 febbraio 1708. Mentre si trovava là per restaurare il suo vascello alcuni soldati d'ordine del governatore della piazzaforte lo condussero in prigione al Finale, senza che lui potesse saperne il motivo. Bollini dichiarò di trovarsi a Vado in attesa che gli venissero inviati altri marinai, per «non haver gente abastanza per manegiar le vele, havendomi disertato nel porto di Genova moltissima gente, sì

edition, Oxford Academic, 2019; Vera Moya Sordo, «Cautivos del corso español. El trato a los prisioneros durante el siglo XVIII», *Cuadernos de Historia Moderna*, n. 44, 1, 2019, pp. 159-179.

37 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, atti del processo, cit., c.8r. Sulla complessità del problema del riconoscimento dell'identità delle persone in antico regime rinvio ai saggi compresi in L. Antonielli (cur.), *Procedure, metodi, strumenti per l'identificazione delle persone e per il controllo del territorio*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2014; Alessandro Buono, «Tener Persona. Sur l'identité et l'identification dans les sociétés d'Ancien Régime», *Annales Histoire Sciences Sociales*, 75/1 (2020), pp. 75-111.

38 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, interrogatorio di Giovanni Battista Bollini, 24 febbraio 1708, cc. 9r-17r.

che fui obbligato a dar fondo nel luogo nominato Berzezzi» [Bergeggi].

Bollini fece un resoconto di tutta la dinamica del viaggio. I prigionieri glieli aveva consegnati il sergente maggiore della piazza di Tarragona per portarli a Barcellona. Giunto lì, per ordine del tenente della piazza Noiel, li aveva tenuti sempre a bordo in attesa che si allestisse un'altra nave. I prigionieri erano di varia nazionalità, irlandesi e francesi, oltre che spagnoli. Il tenente della piazza aveva trattenuto a terra irlandesi e francesi, e fatto imbarcare solamente gli spagnoli; a questi si erano aggiunti altri cinque prigionieri di stato da condurre al Finale. Bollini aveva fatto scalo a Genova per imbarcare altri quattro prigionieri di stato, forse maiorchini, per ordine del conte Molinari: «mi furono consignati dal Vegel, che così si chiama in Barcellona, non sapendo io spiegare questo vocabolo in italiano». Il residente Molinari su ordine del conte di Cifuentes si era preoccupato di provvedere la nave del denaro necessario per paghe e viveri e aveva versato 8000 lire genovesi a Bollini. In un successivo interrogatorio quest'ultimo dichiarò di aver ricevuto anche ulteriori 100 doppie in luigi d'oro di Francia da Molinari, utilizzati per i reclutamenti di altri 23 o 24 marinai. Il capitano aveva distribuito le paghe alla sua ciurma, «acciò la gente che avevo a bordo restasse contenta». Nonostante che il mare fosse agitato, Cifuentes aveva ordinato di partire e che «in Vado mi sarei remediato». Poi il mare in tempesta aveva fatto precipitare le cose e dopo la rottura dell'albero Bollini aveva dovuto fermarsi a Genova. Le giustificazioni da lui avanzate per la sua permanenza a Genova, giudicata troppo lunga dalle autorità militari, erano le seguenti: «dalla mancanza della gente, dal tempo cattivo, e da non esser ancora pronto il cunvesso»; quest'ultima era la vera questione dirimente, perché «non era facile, per la scarsezza degli arbori potervi remediare così presto».

Il tempo perso aveva giocato a suo svantaggio. Bollini dichiarò di aver ricevuto il denaro utile per il mantenimento dei prigionieri per le giornate necessarie per trasportarli a destinazione; ma mentre trascorreva il tempo per cercare di riparare la nave, i prigionieri avrebbero finito col «consumar le poche provvigioni che havevano e forsi machinar in un porto libero qualche movimento». Di conseguenza egli aveva proposto a Molinari di metterli al sicuro inviandoli a destinazione con qualche altra imbarcazione. Bollini si riteneva tranquillo dell'esito dell'operazione, «havendo però scossa e ricevuta da detti prigionieri la parola, quale unitamente diedero e confermarono più volte, attestando con loro giuramento e sotto fede d'officiali d'onore di rendersi prigionieri con detta parola non solo à Finale, ma in

qualsisia altra parte se li fosse stato ordinato». Infine, quando credeva che il carico fosse già arrivato a destinazione, il tenente che li aveva accompagnati lo informò per lettera che a metà viaggio i prigionieri si erano sollevati e avevano costretto i marinai a condurli a Monaco, porto indipendente, ma sotto l'influenza francese[39].

A questo punto dell'interrogatorio si entrò nel dettaglio del trattamento riservato ai prigionieri. L'auditore chiese ancora informazioni sulla scorta. Erano solo otto soldati; nell'equipaggio di questo natante di minore stazza la nazione genovese lasciava il posto a una origine più varia: il tenente comandante era corso, di nome Pietro Paolo Petralba, i soldati parte napoletani, parte olandesi, un corso e un fiammingo. La gondola era di Savona «e la presi io che restai d'accordo un tanto per testa», consegnando a Petralba quattro doppie di Spagna per pagare il padrone della gondola. Bollini per condurre a termine la sua missione aveva preso in affitto il natante e assoldato il tenente che la comandava. Quest'ultimo non era uno stinco di santo: in precedenza era stato imprigionato per aver messo mano alla spada contro due aggressori, ma poi era stato scarcerato dal governatore di Savona ed era tornato a navigare. Nonostante questo Bollini affermava che la ciurma era adeguata, anche perché i prigionieri erano ammassati nella stiva, che è «in fondo dell'imbarcazione, non lasciandovi che un boccaporto aperto per il respiro». Le condizioni di trasporto dei prigionieri erano evidentemente ai limiti della sopravvivenza. Bollini negava che il tenente Padovano gli avesse manifestato preoccupazioni per l'esiguità della scorta, ma ammise di essere stato informato delle offerte in denaro fatte dai prigionieri per ottenere di liberarsi, per cui si era raccomandato di non lasciare che i prigionieri andassero sopra coperta e che trattassero con alcuno. Ma il confine fra coercizione e corruzione era fragile, specialmente nello spazio angusto di una nave. Le guardie, pur essendo uomini liberi, condividevano con i prigionieri una dura condizione di precarietà, dovuta ai ritardi e all'esiguità delle paghe, alla cattiva qualità e alla scarsità delle razioni e questo li esponeva a una facile corruzione e a cercare di cogliere tutte le opportunità, lecite e illecite, per sbarcare il lunario e rimediare supplementi di denaro. Oltre a questo, non va trascurata la dimensione sociale di queste dinamiche: sulla nave uomini di bassa condizione si trovavano inopinatamente a comandare e tener recluse persone di rango nobiliare. Non era solo la fame di denaro, ma anche

39 Dalla metà del Seicento Monaco aveva stipulato un *asiento* col re di Francia (Lo Basso, *Gli asentisti del re* cit., in particolare pp. 406-408).

la subordinazione culturale verso uomini di ceto elevato a renderne fatalmente insicura la custodia.

Negli atti processuali fu inserita anche una lettera di Petralba inviata da Savona al Bollini il 26 dicembre 1707, cioè poco prima dell'avvio del processo, nella quale si raccontava quell'episodio in tutti i particolari. Petralba intese dare al suo capitano la «vera notizia dell'infame resolutione o pure tradimento» perpetrato dai prigionieri, cui mostrava di negare il riconoscimento della distinzione dovuta agli ufficiali, essendo che avevano tradito la parola data; infatti non perse occasione di aggiungere una nota spregiativa di carattere etnico, scrivendo: «veda il mondo che ne' spagnoli oggi giorno non vi regna più fede alcuna». Il racconto entrava nel vivo, non senza qualche punta polemica verso Bollini. Petralba affermava di aver eseguito i suoi ordini con una scorta di sette soldati, benché gliene avesse chiesti 20 o 30, portandosi sulla barca presa a noleggio da un certo Giuseppe Garibaldi. I prigionieri erano stati messi tutti nella stiva, a eccezione di quattro o cinque capitani, poiché non vi era abbastanza posto, per cui questi ultimi erano rimasti sull'orlo del boccaporto e Bollini ne era consapevole, avendoli accompagnati fino alla partenza. La vicenda della ribellione e della fuga è narrata nel modo seguente: «Salirono due o tre ufficiali ad alto, con scusa di far li suoi bisogni»; i tre ufficiali avevano continuato a trattenersi sul ponte e per farli rientrare era stato necessario ricorrere alle armi:

> Feci impugnar l'armi a' soldati, dicendoli che havessero la bontà di scendere a basso, mentre che era vicino la notte, al che mi risposero che volontieri, et in tal dire quelli che stavano da basso, sollevati tutti li boccaporti da poppa a prua salirono in un impeto ad alto (…) col consentimento dei tre miei soldati, che gli diedero di subbito l'armi; si cercarono li altri soldati, quali non fecero nissuna resistenza e con l'armi alla mano, mentre che impugnai io le pistole, mi vennero quasi tutti addosso (…) e mi levorno di mano a forza le pistole; e mentre che io volevo dar di mano alla spada mi vennero quasi tutti sopra e li riuscì facilmente di levarmi anche la spada e di rendersi padroni del barco,

così «mi fu forza a rendermi a loro discrecione, che fu di lasciarmi in libertà con la restituzione delle mie armi». Petralba quindi addossò tutta la responsabilità ai suoi soldati, che erano stati corrotti dagli ufficiali spagnoli, mentre lui aveva cercato eroicamente di opporsi. I prigionieri lo avevano poi minacciato di morte per costringerlo a far vela verso la Francia. Infine Petralba era stato fatto sbarcare a Monaco; Petralba dichiarò di essersi rivolto al principe di Monaco, facendo pre-

sente che gli ufficiali avevano dato la loro parola d'onore di restare prigionieri, ma invano. Era poi riuscito finalmente a fare ritorno a Savona ove si era ammalato[40].

Conosciamo solo indirettamente l'esito del processo, poiché manca in questa fonte la sentenza finale. Possiamo risalirvi attraverso i dispacci regi dell'anno seguente, nei quali figura un ordine che concesse al capitano Bollini la grazia per i due anni di prigione che gli restavano da scontare; quindi si deduce che era stato condannato a tre anni di detenzione. Nel dispaccio il sovrano faceva riferimento a «la puntualidad y zelo con que se havia empleado en mi servicio hasta que le sucedío la desgracia de no haver entregado enla plaza del Final los prisioneros de estado y guerra que llevaba asu cargo por la fuga que cometieron». La sua mancanza quindi era imputata a una disgrazia, non all'intenzione di favorire la fuga, né all'inadempienza ai suoi doveri. Nella concessione della grazia sovrana si menzionavano anche i suoi patimenti in relazione a quanto accaduto, «en consideracion á lo referido y á lo mucho que ha padecido antes y despues del pronunciacion dela sentencia»[41].

In conclusione Bollini aveva subito una condanna piuttosto lieve; gli era stata attribuita una responsabilità solo indiretta ed era stato considerato vittima di una disgrazia; non era stato riconosciuto neppure responsabile di leggerezza nella custodia di reclusi che già prima di partire da Genova avevano dato segnali di voler corrompere i marinai per darsi alla fuga. Dopo un anno aveva chiesto e ottenuto la grazia sovrana seguendo i canali tradizionali del ricorso al consiglio d'Italia e, complice la necessità di personale marinaro esperto, la aveva ottenuta. Ignoriamo quale sia stato il destino di Bollini. Forse continuò a comandare vascelli per conto di sovrani stranieri, oppure si imbarcò su una nave di un altro capitano. Le fonti genovesi tacciono al riguardo. Si ha invece notizia della sua nave, che figura fra le visite alle navi da guerra compiute dai conservatori del mare genovesi per approvarne la partenza. Il 2 aprile 1711 essi attestavano che «si è visitata la nave *Il Monarca* e *Nostra Signora dell'Acqua Santa*, capitano Antonio Moro, che parte per la costa di Spagna, con marinai 46, accordati a parte per andata e ritorno, di portata di salme 1600 circa». La nave era stata evidentemente riparata e acquistata da qualche armatore e aveva ripreso l'attività. Al nome originale inglese era

40 HHStAW, *It. Sp. Rat, Lomb. Coll.*, 62, atti del processo, cit., lettera di Petralba, 26 dicembre 1706, cc. 34r-36v.

41 ASM, *Dispacci Reali*, 144, 12 marzo 1709.

stata aggiunta una menzione religiosa, assecondando la tradizione ligure. Sulla nave vi erano 46 marinai con una dotazione di 24 cannoni con 1000 palle, 46 moschetti, 24 pistole, 24 sciabole, 100 granate, 500 pietre "da focile", cioè pietre focaie[42]. Questo ci dà indirettamente qualche informazione in più sul natante comandato da Bollini, oltre che sulla marineria da guerra genovese.

Velieri genovesi nel Mediterraneo tra 1708 e 1711

A questo proposito, per meglio collocare l'attività dei capitani genovesi durante il conflitto per la successione di Spagna, a conclusione di questo saggio vorrei aggiungere qualche notizia sui convogli di navi da guerra in partenza da Genova in quegli anni. È stato osservato che fino alla fine della guerra di successione spagnola la flotta ligure poteva incassare buoni noli mettendosi al servizio delle diverse potenze in conflitto[43]. Nel registro delle visite alle navi da guerra compiute dai conservatori del mare per approvarne la partenza si può trovare il nome di ciascuna nave, quello del suo capitano, il luogo in cui era diretta, il numero dei marinai e la loro dotazione militare. Disponiamo purtroppo di un solo registro di questo tipo, che riguarda il periodo che va dal 17 luglio 1708 al 21 aprile 1711, quindi possiamo tracciare un quadro di questi movimenti per due soli anni interi, il 1709 e il 1710. Per questo lasso di tempo si nota che la maggior parte delle navi da guerra esaminate dai conservatori del mare erano dirette in Morea (cioè nel Peloponneso), oltre che nella penisola Iberica. Per il 1709 si contano 6 navi dirette in Spagna, altre 5 in Spagna e a Lisbona, 1 a Lisbona. Ad esse se ne possono aggiungere 2 per l'isola di Tabarca e altre 7 che veleggiavano verso l'"Arcipelago", termine che indicava le isole Baleari. Quindi complessivamente 19 navi da guerra salparono da Genova facendo rotta verso l'Aragona e il Portogallo. A fronte di queste si contano 41 navi in partenza per la Morea, 4 per Napoli di Romania, 1 per Smirne, cioè complessivamente 46 navi in quell'anno presero il largo verso porti in cui si erano da pochi anni concluse le guerre turciche a vantaggio dell'alleanza asburgico-veneziana. Altre 7 navi erano dirette in porti italiani, 2 a Tunisi, 1 a Biserti (Biserta), 1 a Marsiglia, 1 a Ragusa. L'anno seguente i numeri delle partenze si mantennero alti, ma cambiarono nelle destinazioni: 46 vascelli per la

42 ASGE, *Conservatori del mare*, 460, visite delle navi da guerra, 2 aprile 1711.

43 Pierangelo Campodonico, *La marineria genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Milano, Fabbri, 1991, p. 203.

Penisola Iberica, più due per "Arcipelago" 30 per la Morea, 14 per vari porti italiani, 1 per Marsiglia, 1 per La Goletta, 5 per Tunisi, 1 per l'Africa, 1 per Londra, 1 per Amsterdam, 3 per Biserta, 3 per Tripoli, 1 per le Canarie.

Al comando di queste navi, fra coloro che erano diretti nei porti della Penisola Iberica nel 1709, troviamo i seguenti capitani genovesi: Antonio Savignone capitano della *Sant'Orsola*, Bernardo Tixe capitano della *San Giuseppe*, Gio. Luca Masnata capitano della *S. Antonio da Padova e S. Gaetano*, Domenico Lagnasco capitano della *S. Anna e S. Giovanni Battista*, Lorenzo Viviano della *Nostra Signora delle Vigne e Santa Rosa*; nel 1710 abbiamo Enrico Bergante capitano della *Vergine Maria*, Pietro Maria Boero capitano della *Nostra Maria del Rosario S. Francesco Saverio e Anime del Purgatorio*, Domenico Delfino capitano della *S. Antonio da Padova e Anime del Purgatorio*, Domenico Campanella capitano della *S. Antonio da Padova e S. Francesco*, Gio. Batta Grosso capitano della Immacolata Concezione, Gio. Batta Scasso q. Francesco capitano della *Nostra Signora del Rosario*.

Fra le navi dirette in Morea figurano: nel 1709 il capitano Gio. Agostino Carminati per la nave *Ercole*, il capitano Gio. Batta Castagneto per la Città di Genova, il capitano Gio. Batta Moreno per la *Nostra Signora dell'Assunta*, il capitano Antonio Delfino per la *S. Antonio da Padova*, il capitano Francesco Parodi per la *Nostra Maria del Monte Negro*, il capitano Gio. Batta Lanfranco per la *S. Antonio da Padova*, il capitano Gio. Batta Burlando per la *S. Giuseppe*, il capitano Gio. Batta Calcagno per la *Santa Maria*; nel 1710 il capitano Raimondo Valle per la nave *Gesù e S. Bonaventura*, il capitano Nicola Decotto per la *Nostra Signora del Carmine*, il capitano Bernardino Grilio per la *S. Antonio da Padova*, il capitano Francesco Raffo per la *S. Antonio da Padova et Anime del Purgatorio*, il capitano Alberto Ghiglione per la *S. Francesco Saverio*, il capitano Sebastiano Anfosso per la *Nostra Signora del Carmine S. Gaetano et anime del purgatorio*.

Alcuni nomi di capitani e di navi si ripetono perché, dopo il rientro a Genova, partivano nuovamente e quindi era necessario che i conservatori visitassero la nave per dare il loro assenso alla partenza.

Le dotazioni andavano da una decina di cannoni, fino a oltre 60. Si contavano da una ventina fino a 300 fra marinai e soldati. Ad esempio, la nave *Città di Genova*, comandata da Giovanni Battista Castagneto in partenza per la Spagna il 9 novembre 1708 imbarcava 138 fra marinai e soldati, 54 cannoni con 2800

palle, 140 moschetti, 60 pistole, 50 armi bianche, 40 fucili; la stessa nave salpò nuovamente il 18 luglio 1709 diretta in Morea, con 150 fra marinai e soldati, 54 cannoni con 1600 palle, 140 moschetti, 60 pistole, 50 armi bianche; una nuova partenza per la Morea si registrò il 15 gennaio 1710. La nave *Sant'Antonio da Padova*, comandata da Giovanni Battista Lanfranco, in partenza per la Morea il 18 luglio 1709, imbarcava 150 fra marinai e soldati, 56 cannoni con 2600 palle, 150 moschetti, 80 pistole, 80 sciabole, 80 armi bianche. Il 3 agosto 1709 fu visitata la nave *Nostra Signora delle Vigne e Santa Rosa*, in partenza per la costa spagnola e Lisbona, comandata dal capitano Lorenzo Viviano, che imbarcava 211 uomini, 52 cannoni con 2500 palle, 150 moschetti, 50 pistole. E così via. Si trattava evidentemente di vascelli che svolgevano servizi di scorta armata per navi mercantili genovesi contro la pirateria[44].

Se prendiamo in considerazione anche i dati della prima parte del registro, riguardanti gli ultimi sei mesi del 1708, si contano 9 navi dirette in Spagna, 9 in Morea, 7 in porti italiani, 1 a Lisbona, 1 a Marsiglia, 1 a Londra, 1 a Liserti. Invece nell'ultima parte del registro, comprendente il periodo dal primo gennaio al 21 aprile 1711, cioè circa quattro mesi, si contano 30 navi in partenza per Aragona e Portogallo, due per porti italiani e una sola rispettivamente per la Morea, Tunisi e Tripoli[45]. Questi ulteriori dati contribuiscono a delineare una rapida parabola delle attività marinare genovesi nel Mediterraneo orientale.

I vascelli genovesi in questa fase della guerra di successione spagnola unirono alle rotte nel Mediterraneo occidentale, ove fu impiegata anche la nave di Bollini, un crescente impegno verso Oriente, anche se di breve corso. Genova si inserì nel nuovo contesto commerciale che si era aperto dopo la pace di Karlowitz nel 1699. Leopoldo I aveva siglato con l'impero ottomano trattati che riconoscevano un «free, secure and peaceful trade» tra i due imperi. Con la conquista di Milano e Napoli Carlo d'Asburgo, ereditando la tradizione italiana e spagnola, aveva cercato di integrare i suoi domini in una strategia unitaria e aveva rafforzato il

44 Sulla pirateria ai danni di Genova cfr. Emiliano Beri, «Proteggere il commercio e difendere il Dominio. Il Golfo della Spezia nella politica militare della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)», *Nuova Antologia Militare*, n.1, fasc.3 (2020), pp.203-226; Roberto Barazzutti, «La course française en Méditerranée (1630–1713)», *Nuova Antologia Militare*, n.1, fasc.3 (2020), pp.183-202.

45 ASGE, *Conservatori del mare*, 460, visite delle navi da guerra, dal 17 luglio 1708 al 21 aprile 1711.

suo impegno navale nel Mediterraneo, ricorrendo anche ad apporti genovesi[46]. Anche Genova a sua volta cercò di promuoversi come partner nel commercio con i turchi, intensificando gli scambi con la Morea. A questo scopo nel 1708 tutte le merci provenienti dal Levante furono dichiarate totalmente esenti dai dazi. I convogli commerciali, come di consueto, erano affiancati dalla flotta militare per difendersi dalla pirateria. L'intento di stipulare nuove capitolazioni con la Porta infine fallì per la dura opposizione della Francia alla concorrenza genovese[47]. Il commercio genovese con il sultano proseguì facendo ricorso a bandiere di comodo battenti bandiera inglese, per navigare in sicurezza[48]; di qui la scomparsa da queste rotte dei velieri armati genovesi e il loro riorientamento verso i porti del Mediterraneo occidentale.

Bibliografia

Archivio di Stato di Genova, *Conservatori del mare*, 434, 460

Archivio di Stato di Genova, *Maritimarum*, 1680-1682

Archivio di Stato di Milano, *Dispacci Reali*, 144

Archivio di Stato di Milano, *Carteggi Consolari*, 20

Archivio di Stato di Milano, *Litta Modignani*, II/7

Haus-, Hof-und Staatsarchiv Wien, *Italien-Spanischer Rat, Lombardei Collectanea*, 62

Albareda Salvadó, Joaquim, *La guerra de sucesión de España (1700-1714)*, Barcelona, Crítica, 2010.

46 A partire dalla guerra di successione spagnola Carlo d'Asburgo puntò a costruire una concatenazione di porti marittimi e fluviali che congiungessero le città di Vienna, Belgrado, Pest, Temeswar, Trieste, Fiume e Ostenda, con l'obiettivo di sviluppare il commercio asburgico dall'Atlantico al Mediterraneo all'Oceano Indiano (David Do Paço, «The Absburg Portchain. A Decentralised Empire in the Eighteenth Century», in Giulia Delogu, Koen Stapelbroek, Antonio Trampus (eds.), *Free Trade and Free Ports in the Mediterranean*, London-New York, Routledge, 2025, pp.235-253). La morte di Giuseppe I nel 1711 e le tensioni con gli alleati lo avrebbero indotto a ridisegnare la geografia strategica imperiale, fino al definitivo fallimento del progetto marittimo asburgico per mano inglese (Campodonico, *op. cit.*, pp.195-196; Eva Faber, «Il ruolo dell'Austria interiore nella politica commerciale di Carlo VI», *Cheiron*, XI/21 (1994), pp.161-186).

47 Paolo Calcagno, «Territorial Control, Economic Provision, and Republican Order. The Free Port of Genoa from the Sixteenth to the Eighteenth Century», in Delogu, Stapelbroek, Trampus *op. cit.*, pp.74-91.

48 Nel 1748 si giunse a più di cento bastimenti genovesi che navigavano sotto bandiera inglese (Campodonico, *op. cit.*, p. 204).

Antonielli, Livio, (cur.), *Procedure, metodi, strumenti per l'identificazione delle persone e per il controllo del territorio*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2014.

Addobbati, Andrea, «Jake Dyble, One Hundred Barrels of Gunpowder. General Average, Maritime Law, and International Diplomacy between Tuscany and England in the Second Half of the 17th Century», *Quaderni Storici*, LVI/3, n. 168, (2021), pp. 823-854.

Barazzutti, Roberto, «La course française en Méditerranée (1630–1713)», *Nuova Antologia Militare*, n.1, fasc.3 (2020), pp. 183-202.

Beri, Emiliano, «Proteggere il commercio e difendere il Dominio. Il Golfo della Spezia nella politica militare della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)», *Nuova Antologia Militare*, n.1, fasc.3 (2020), pp. 203-226.

Black, Jeremy, *Military Strategy. A Global History*, Yale University Press, 2020.

Black, Jeremy (cur.), *The Practice of Strategy. A Global History*, Roma, Società Italiana di Storia Militare, 2024.

Buono, Alessandro, «Tener Persona. Sur l'identité et l'identification dans les sociétés d'Ancien Régime», *Annales Histoire Sciences Sociales*, 75/1 (2020), pp. 75-111.

Calcagno, Paolo (cur.), *Finale fra le Potenze di antico regime. Il ruolo del marchesato sulla scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*, Savona, Società Savonese di Storia Patria, 2009.

Calcagno, Paolo, *"La puerta a la mar". Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Roma, Viella, 2011.

Calcagno, Paolo, «Défendre la rade de Vado, une préoccupation récurrente pour Gênes (XVIe-XVIIIe siècles)», in Anne Brogini, Maria Ghazali (dir.), *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI-XXI siècles)*, Paris, Editions Bouchène, 2015, pp. 45-58.

Calcagno, Paolo, «Territorial Control, Economic Provision, and Republican Order. The Free Port of Genoa from the Sixteenth to the Eighteenth Century», in Delogu, Giulia; Stapelbroek, Koen; Trampus, Antonio (eds.), *Free Trade and Free Ports in the Mediterranean*, London-New York, Routledge, 2025, pp. 74-91.

Campodonico, Pierangelo, *La marineria genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Milano, Fabbri, 1991.

Dattero, Alessandra, «"Quel gran numero di femine imperiali maritate con quelli soldati alemanni". Civili, donne e bambini negli eserciti di età moderna», in Vismara, Novella – Ruspini, Elisabetta (a cura di), *La battaglia di Bicocca del 27 aprile 1522 e Milano all'epoca di Francesco II*, atti del convegno Università di Milano-Bicocca, 27 aprile 2022, Milano, Ledizioni, 2023, pp. 87-104.

Dattero, Alessandra, «La prigionia di guerra nell'Europa delle Successioni tra diritto bellico e prassi militare», *Nuova Antologia Militare*, n.19 (2024), pp.417-454.

Do Paço, David, «The Absburg Portchain. A Decentralised Empire in the Eighteenth Century», in Delogu, Giulia; Stapelbroek, Koen; Trampus, Antonio (eds.), *Free Trade and Free Ports in the Mediterranean*, London-New York, Routledge, 2025, pp. 235-253.

Edelmayer, Friedrich; Leon Sanz, Virginia; Ruiz Rodríguez, José Ignacio (Hg.), *Hispania-Austria III. Der Spanische Erbfolgekrieg*, München, Oldenbourg, 2008.

Evaristo, Martínez C.; Radío, Garrido, «Los prisioneros en el siglo XVIII y el ejemplo de la guerra de sucesión», *Entemu*, n.17, 2013, pp. 49-74.

Faber, Eva, «Il ruolo dell'Austria interiore nella politica commerciale di Carlo VI», *Cheiron*, XI/21 (1994), pp. 161-186.

Favarò, Valentina; Calcagno, Paolo, «Le flotte degli Austrias e gli scali italiani: una messa a punto», *Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, n. 4/II, giugno (2019), pp. 125-150.

Fusaro, Maria, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England 1450-1700*, Cambridge, CUP, 2015.

García Hernán, Enrique; Maffi, Davide (cur.), *Estudios sobre Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica. Guerra marítima, estrategia, organización y cultura militar (1500-1700)*, Valencia, Albatros, 2017.

Garms-Cornides, Elisabeth, «Tra Spagna, Austria e Impero. Il Ducato di Milano nella politica asburgica intorno al 1700», *Archivio Storico Lombardo*, CXXXIII (2007), pp. 267-279.

Grendi, Edoardo, «Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)», *Quaderni Storici*, XXXIX (2004), pp. 241-278.

Höhrath, Daniel, «"In Cartellen wird der Werth eines Gefangenen bestimmet". Kriegsgefangenschaft als Teil der Kriegspraxis des Ancien Regime», in Overmans, Rüdiger (Hrsg.), *In der Hand des Feindes. Kriegsgefangenschaft von der Antike bis zum Zweiten Weltkrieg*, Colonia, Böhlau, 1999, pp. 141-170.

Leon Sanz, Virginia, «Un conflicto inacabado: las confiscaciones a los austracistas valencianos despues de la guerra de sucesion», *Cuadernos dieciochistas*, Vol.15 (2014), pp.195-237Leon Sanz, Virginia; Sánchez Belén, Juan Antonio, «Confiscación de bienes y represión borbónica en la Corona de Castilla a comienzos del siglo XVIII», *Cuadernos de Historia Moderna*, 21/4 (1998), pp. 127-175.

Lo Basso, Luca, «Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)», in Cancila, Rossella (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Palermo, Quaderni di Mediterranea, n.4 (2007), vol. II, pp. 397-428.

Lo Basso, Luca, «Lavoro marittimo, tutela istituzionale e conflittualità sociale a bordo dei bastimenti della Repubblica di Genova nel XVIII secolo», *Mediterranea. Ricerche Storiche*, n.33 (2015), pp. 147-168.

Lo Basso, Luca, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016.

Lynn, John A., *Women, Armies, and Warfare in Early Modern Europe*, Cambridge, CUP, 2008.

Maffi, Davide, «Alle origini del "Camino Español". I transiti militari in Liguria 1566-1700», in Peano Cavasola, Alberto (cur.), *Finale porto di Fiandra, briglia di Genova*, Finale Ligure, Centro storico del Finale, 2007, pp. 119-149.

Morieux, Renaud, *The Society of Prisoners: Anglo-French Wars and Incarceration in the Eighteenth Century*, online edition, Oxford Academic, 2019.

Moya Sordo, Vera, «Cautivos del corso español. El trato a los prisioneros durante el siglo XVIII», *Cuadernos de Historia Moderna*, n. 44, 1, 2019, pp. 159-179.

Murray, Williamson; Knox, Macgregor; Bernstein, Alvin (Eds.), *The Making of Strategy. Rulers, States and War*, Cambridge, CUP, 1994.

Pacini, Arturo, «Le marine italiane» in Bianchi, Paola; Del Negro Piero (cur.), *Guerre ed eserciti nell'età moderna*, Bologna, Il Mulino, 2018, pp. 291-320.

Pagano De Divitiis, Gigliola, «Il Mediterraneo nel XVII secolo. L'espansione commerciale inglese e l'Italia», *Studi Storici*, XXVII, n.1 (1986), pp. 109-148.

Pagano De Divitiis, Gigliola, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990.

Quirós Rosado, Roberto, *Monarquía de Oriente. La corte di Carlos III y el gobierno de Italia durante la guerra de Sucesión española*, Madrid, Marcial Pons Historia, 2017.

Sarah, Hagen, «Everyone's a Winner? Militärischer Erfolg und Normenkonkurrenz am Beispiel der Belagerung von Toulon 1707», *Militärgeschichtliche Zeitschrift*, Vol. 81 n.2 (2022), pp. 417-446.

Verga, Marcello, «Il "Bruderzwist", la Spagna, l'Italia, dalle lettere del duca di Moles», *Cheiron*, XI, n.21 (1994), pp. 13-53.

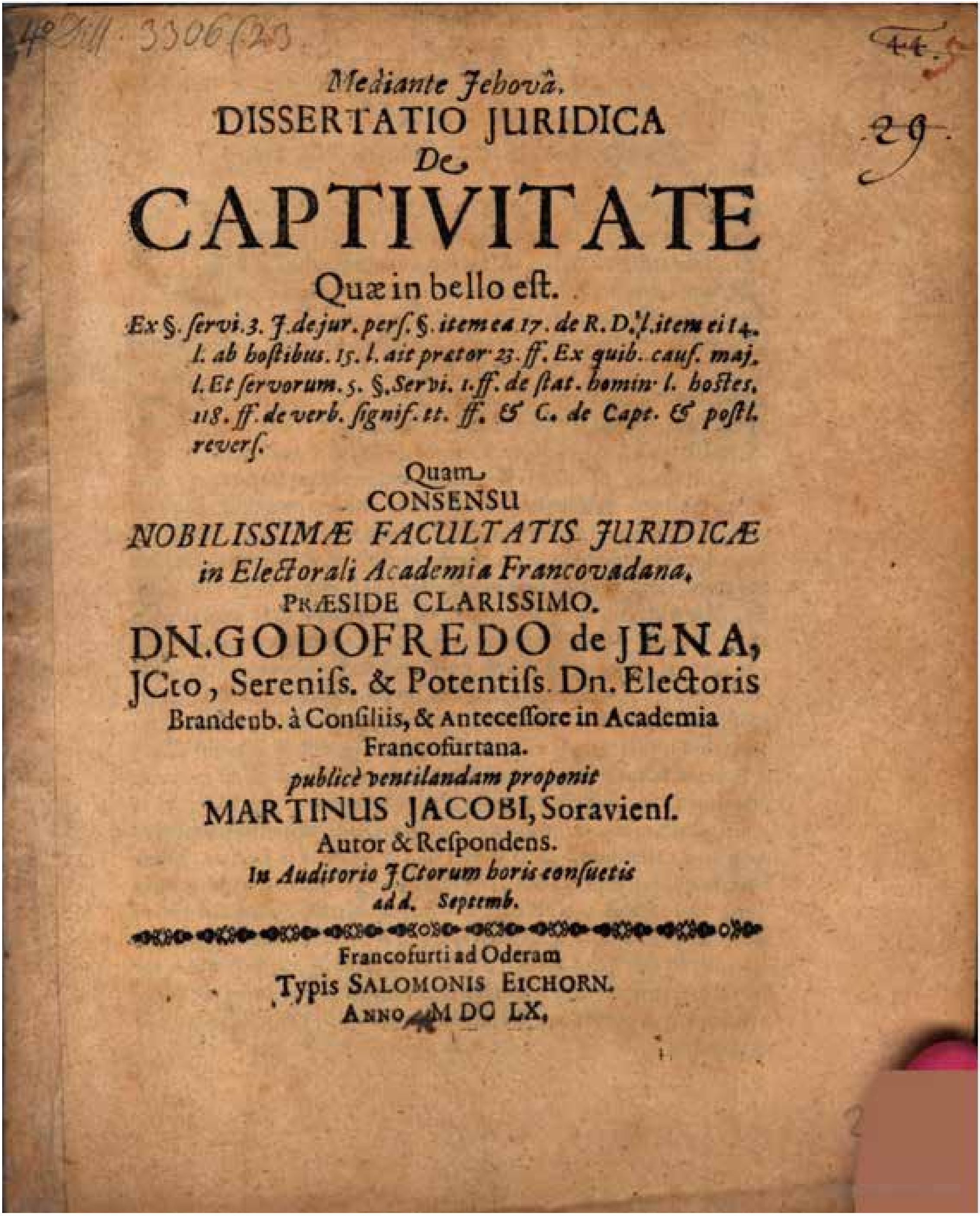
Virga, Samuele, «'Una nazione assai ardita et azzardosa'. Le forze navali inglesi nel bacino alto tirrenico al tempo della guerra di Successione austriaca», *Nuova Antologia Militare*, n.15 (2023), pp. 473-514.

Vo-Ha, Paul, «Une impossible sortie de gu-erre? Les prisonniers dans la négociation et l'application du traité de Paris (1760-1773)», in Benjamin, Deruelle, et al. (Eds.), *L'historien-citoyen,* Paris, Éditions de la Sor-bonne, 2022, pp.279-306).

Voigtländer, Lutz, «Sozialgeschichtliche Aspekte der Kriegsgefangenschaft. Die preußischen Kriegsgefangenen der Reichsarmee im Siebenjährigen Krieg», in Overmans, Rüdiger (Hg.), *In der Hand des Feindes. Kriegsgefangenschaft von der Antike bis zum Zweiten Weltkrieg*, Colonia, Böhlau, 1999, pp. 171-185.

Wilson, Peter H., «German Women and War, 1500-1800», *War in History*, 3 (1996), pp. 127-160.

Wilson, Peter H., «Prisoners in Early Modern European Warfare», in Scheipers, Sibylle (Ed.), *Prisoners in War*, Oxford, University Press, 2010, pp. 39-56.



Mediante Jehovâ.
DISSERTATIO JURIDICA
De
CAPTIVITATE
Quæ in bello est.
Ex §. servi. 3. J. de jur. pers. §. item ea 17. de R. D. l. item ei 14. l. ab hostibus. 15. l. ait prætor 23. ff. Ex quib. caus. maj. l. Et servorum. 5. §. Servi. 1. ff. de stat. homin. l. hostes. 118. ff. de verb. signif. tt. ff. & C. de Capt. & postl. revers.
Quam
CONSENSU
NOBILISSIMÆ FACULTATIS JURIDICÆ
in Electorali Academia Francovadana,
PRÆSIDE CLARISSIMO.
DN. GODOFREDO de JENA,
JCto, Sereniss. & Potentiss. Dn. Electoris Brandenb. à Consiliis, & Antecessore in Academia Francofurtana.
publicè ventilandam proponit
MARTINUS JACOBI, Soraviens.
Autor & Respondens.
In Auditorio JCtorum horis consuetis ad d. Septemb.
Francofurti ad Oderam
Typis SALOMONIS EICHORN.
ANNO M DC LX.

Carle Vanloo (1737 / 1747), *Le Voeu de Louis XIII au siège de la Rochelle en 1628*, esquisse du tableau du Maître-autel de l'église de Notre-Dame-des-Victoires. Musée Carnavalet, Histoire de Paris, P1912, CC0 Paris Musées / Musée Carnavalet - Histoire de Paris,

Storia Militare Moderna (6)

Articoli / Articles

• The Night in Early Modern Warfare: Risks, Opportunities, and Military Perceptions of Darkness,
by Luca Domizio

• Central European Infantry Handbooks in the Time of Early Modern Military Revolution,
by Klára Andresová

• «Aver sido la mayor causa de la victoria sus galeazas»
Le galeazze di Lepanto nelle loro forme e caratteristiche,
di Pietro Turato

• I Martinengo nella storia militare veneziana della prima Età Moderna,
di Paolo De Montis

• Lucca e la sua fabbrica d'artiglierie. Quattro secoli di bocche da fuoco e fonditori della Repubblica di Lucca,
di Alessandro Bianchi

• Reclutare nell'Italia del Seicento: il caso dello Stato della Chiesa,
di Giampiero Brunelli

• Le truppe toscane all'assedio di Negroponte (29 luglio- 21 ottobre 1688),
di Jacopo Pessina

• The Size and Composition of the Venetian Professional Army in the East Adriatic War Theatre (1645-1718),
by Nikola Markulin

• La politica militare del ducato di Württemberg nell'ultimo quarto del Seicento e i reggimenti württemburghesi nello Stato di Milano durante la guerra dei Nove Anni (1690-1698),
di GianCarlo Boeri

• «Si solevarono gridando che havevano la libertà».
Prigionieri in fuga nel Mediterraneo durante la guerra di successione spagnola,
di Alessandra Dattero

• "Therefore one must deal with the people in a modest and reasonable manner". The image of the common soldier in the 18th century,
by Alexander Querengasser

• *Il Gazzettiere Americano* (1763) and *Atlante dell'America* (1777): Italian textual and visual imagery of the American Revolution,
by Mirela Altić

• American War of Independence and British Imperialism in South Asia,
by Kaushik Roy

• Clausewitz and Military History: The Case of the 1799 Campaign in Switzerland and Italy,
by Ami-Jacques Rapin

Insight

• *Schwerpunkt. A YouTube Channel Revitalizing Western Strategic Culture through Clausewitzian Military History and Interactive Scholarship*

• *Logistics in Early Modern History*
by Luca Domizio

• *Cannons, spices, timber and diplomacy. The Conflict between Venice-Mamluks and the Portuguese Empire*,
by Alessandro Giraudo

Recensioni / Reviews

• E. Herbert-Davies & A. Ropa (Eds.), *The Horse in History*,
(by Jürg Gassmann)

• Dario Testi, *L'acciaio e l'ossidiana. La conquista del Messico cinquecento anni dopo*
(di Daniele Arciello)

• Antonio Violante, *Sebastiano Caboto e la spedizione del Paranà*
(di Comestor)

• Alessandro Bianchi, *L'artiglieria della prima Età moderna. Il contesto generale e il particolarismo lucchese*
(di Comestor)

• Ennio Concina, *La Macchina territoriale. La progettazione della difesa nel Cinquecento veneto*
(di Federico Moro)

• Nicolò Dal Grande, *Sebastiano Veniér. Vita e battaglie dell'eroe di Lepanto*
(di Federico Moro)

• *Gesuiti. Impatto culturale nella monarchia ispanica (1540-1767)*
(di Eduard López Hortelano, SJ)

• Oleg Rusakovskiy, *European Military Books and Intellectual Cultures of War in 17th-Century Russia*
(by Vladimir Shirogorov)

• Lucian Staiano-Daniels, *The War People: A Social History of Common Soldiers during the Era of the Thirty Years War*
(by Luca Domizio)

• Giancarlo Boeri *et al.*, *L'esercito della Repubblica di Venezia 1684-85*
(by Nikola Markulin)

• Jacques Michel, *Avignon et ses Suisses*
(di Piero Crociani)

• Jan C. Jansen, Kirsten Mckenzie (eds), *Mobility and Coercion in an Age of Wars and Revolutions. A Global History, c. 1750–1830*
(by Jeremy Black)

• T. G. Otte, *Leuthen*
(by Marco Mostarda)

• Lorenzo Cuccoli, *The Technical Corps Between France and Italy*
(di Giorgio Gremese)

• Justin Marozzi, *Captives and Comparisons. A History of Slavery and the Slave Trade in the Islamic World*
(by Jeremy Black)