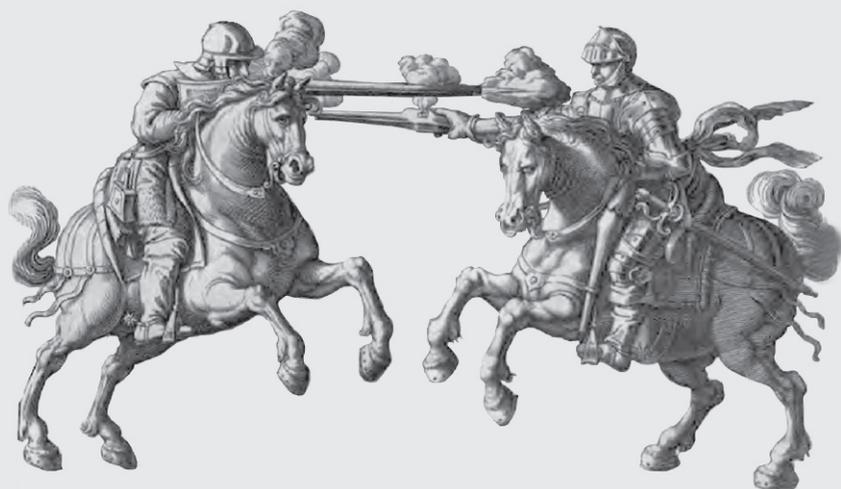


NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 1
2020

Fascicolo 3. Giugno 2020
Storia militare moderna



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

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



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

© 2020 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 - Lungotevere degli Anguillara, 11 - 00153 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 3: 978-88-31352-61-1

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 1
2020

Fascicolo 3

Storia Militare Moderna



Società Italiana di Storia Militare



Borgognotta “a coda d’aragosta” (“zischägge”, “cappellina”, “capeline”) per corazzieri, raitri e archibugieri a cavallo, di derivazione ottomana (szyszak, çiçak). Esemplare olandese, ca. 1630/50, donato nel 1964 dal Dr. Douglas G. Carroll, Jr. al Walters Art Museum di Mount Vernon-Belvedere, Baltimore (MD), kindly licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported license (wikipedia).

Proteggere il commercio e difendere il Dominio il Golfo della Spezia nella politica militare e marittima della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)

di EMILIANO BERI

ABSTRACT. – The Gulf of La Spezia had a strategic value even before becoming the first great Maritime Arsenal of the Italian Navy. In the Mediterranean of the early modern age, sailing below the coast was the simplest and most widespread form of protection against pirates. The first phase of fortification of the Gulf, located in the XVI century, fits into this context, that of the Barbary corsairs' war. The second phase, located in the XVII century, is linked to the first, but only in part. In reality it is the result of tensions between the Republic of Genoa and the Spanish governor of Milan, and the consequent fear that Spain wanted to get its hands on the Gulf of La Spezia in order to have a port, alternative to Genoa and Finale, connecting the Iberian Peninsula, Milan and the Kingdoms of Naples and Sicily. The last phase, placed in the XVIII century, is linked to the stimuli coming from the wars between France and Great Britain and to the necessity, for the Republic of Genoa, to reduce military expenses, rationalizing the defence system. All three phases are characterized by planning and construction of fortifications, by assessments and analysis of the strategic value of the Gulf, by debates on the solutions to adopt, with an interesting anticipation of some of the problems that would later re-emerge in the planning of the Arsenal in the nineteenth century.

KEYWORDS. - LA SPEZIA, REPUBLIC OF GENOA, MILITARY POLICY, MARITIME POLICY, DEFENSE, FORTIFICATIONS.

«*Il più bel porto dell'Universo*»

«**I**l più bel porto dell'Universo [...] la sua rada è addirittura superiore a quella di Tolone; la sua difesa verso terra e verso mare è facile»¹: così Napoleone, durante l'esilio a Sant'Elena, descriveva il Golfo della Spezia, ricordando la sua decisione di costruire nel Golfo un Arsenal

1 N. BONAPARTE, *Memorie della campagna d'Italia*, Donzelli, Roma, 2010, p. 19.

della Marina imperiale. Fu la Francia dell'Imperatore, infatti, ancor prima del Regno di Sardegna e del Regno d'Italia, a varare un progetto pensato per sfruttare le eccezionali caratteristiche naturali del Golfo spezzino come base navale ed arsenale marittimo². Ma il Golfo ha avuto una valenza strategica anche prima che nell'Ottocento la sua vocazione arsenalizia prendesse corpo.

In un Mediterraneo dove la maggior parte delle rotte si snodava in prossimità delle coste, il Golfo era uno scalo di primaria importanza sull'asse di collegamento tra il mar Ligure e il Tirreno. Era un Mediterraneo, quello dei secoli dell'età moderna, permanentemente in guerra: navigare sottocosta era la forma più semplice, e più diffusa, di protezione dalla minaccia corsara, barbaresca in primo luogo³. Lo era anche se le coste non erano fortificate, ma se lo erano la protezione risultava nettamente più efficace; non a caso a partire dal XVI secolo, quando la minaccia barbaresca nacque e si sviluppò, i litorali italiani vennero militarizzati.

Non un lembo di costa, non una cala o una spiaggia rimase priva di protezione, sia per difendere i borghi marittimi e le popolazioni dell'entroterra dalle incursioni anfibie dei corsari, ma anche (e non secondariamente) per difendere dai corsari i battelli in navigazione. Il Golfo, in aggiunta, era un nervo scoperto nel sistema di difesa della Repubblica di Genova. Era la porta d'ingresso che un'armata ottomana avrebbe potuto utilizzare per invaderne

2 Sull'Arsenale della Spezia: Amelio FARA, «La Spezia dell'Ottocento: il sistema fortificato nel contesto città territorio», *Architettura fortificata*, Istituto Italiano dei Castelli-Lorenzini, Roma-Bologna, 1978, pp. 231-235; Giuliano LUVISOTTI, *L'Arsenale della Spezia. Costruzione e conseguenze nello sviluppo economico, sociale e politico della città*, Luna, La Spezia 1993; Gilbert CHABROL DE VOLVIC, «Memoria sul Golfo della Spezia», in ID., *Stattistica del Dipartimento di Montenotte*, a cura di G. ASSERETO, Comune di Savona-Sabatelli, Savona 1994, pp. 407-428; Graziano TONELLI (cur.), *L'aspetto della città, piacevole da tutte le parti sarebbe magnifico*. *Il Golfo della Spezia dalla Repubblica Ligure all'Arsenale Militare Marittimo*, Archivio di Stato della Spezia, La Spezia, 2001; Gino RAGNETTI, *Ottocento. Quando Spèza divenne Spezia*, Accademia Lunigianese di Scienze "Giovanni Capellini", La Spezia, 2011; Luisa ROSSI (cur.), *Napoleone e il Golfo della Spezia. Topografi francesi in Liguria tra il 1809 e il 1811*, Silvana, Cinisello Balsamo, 2008; Emiliano BERI, *Genova e La Spezia da Napoleone ai Savoia. Militarizzazione e territorio nella Liguria dell'Ottocento*, Città del silenzio, Novi Ligure 2014. Sulla storia della Spezia e del suo Golfo, il rimando d'obbligo è: Luisa ROSSI, *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina*, Agorà, Sarzana, 2003.

3 Fernand BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino, 2010, p. 100.

il Dominio di Terraferma; un'eventualità considerata non remota nelle fasi più critiche della guerra cinquecentesca tra la monarchia ispano-italiana degli Asburgo e l'Impero ottomano.

La prima fase di fortificazione del Golfo, cinquecentesca, si inserisce in questo contesto di guerra mediterranea contro gli ottomani e di guerriglia permanente, quotidiana, contro i corsari barbareschi, sudditi ottomani. La seconda fase, seicentesca, in parte si ricollega ancora col problema barbaresco – che dopo la fine del conflitto tra la monarchia asburgica e l'Impero ottomano non diminuì d'intensità, anzi la incrementò – ma in primo luogo è figlia delle tensioni tra la Repubblica di Genova e il governatore spagnolo di Milano, e del conseguente timore genovese che la Spagna volesse mettere le mani sul Golfo spezzino come porto – alternativo a Genova e a Finale – di collegamento tra la penisola iberica, Milano e i Regni spagnoli di Napoli e Sicilia. L'ultima fase, settecentesca, visse di miglierie e perfezionamenti, collegati in parte alle guerre europee che coinvolsero, o minacciano di coinvolgere, la Repubblica, in parte a progetti di razionalizzazione delle risorse militari e finanziarie dello stato genovese.

Il Golfo, in questa fase, era ancora un punto di appoggio e luogo di rifugio per legni mercantili genovesi contro i corsari (sia barbareschi che europei), era la porta di ingresso che un eventuale nemico avrebbe potuto utilizzare per mettere le mani sull'estremo levante ligure ed era, infine, un porto naturale appetito, per le sue eccezionali caratteristiche e la sua posizione tra Mar Ligure e Tirreno.

Queste tre fasi, definite da problematiche differenti, anche se non prive di elementi comuni, vivono di progettazioni e realizzazioni fortificatorie, di valutazioni e analisi sul valore strategico del Golfo, di dibattiti sulle soluzioni di adottare, con un'interessante anticipazione di alcuni elementi – primo fra tutti il problema del controllo dell'accesso al Golfo – che ritroviamo poi nella progettazione del sistema difensivo dell'Arsenale nell'Ottocento⁴.

4 BERI, *Genova e La Spezia*, cit., pp. 21, 39-43, 71, 104-105, 109.

Protezione delle coste e delle rotte dalla corsa barbaresca

La Repubblica di Genova ebbe costante premura di garantire il predominio commerciale del porto della Dominante. In seno al suo ceto di governo si ritenne in genere che fosse inutile «consumarsi di spesa» per attrezzare alcuni scali rivieraschi particolarmente adatti allo scopo (in primo luogo il Golfo della Spezia e la rada di Vado), col rischio, poi, che qualche potenza straniera se ne impadronisse e da lì arrecasse danno agli interessi commerciali di Genova e ne minacciasse la sicurezza⁵. Di conseguenza l'interesse genovese per il Golfo della Spezia sotto il profilo marittimo-commerciale e militare fu sempre declinato in una prospettiva squisitamente difensiva: protezione. Protezione del Golfo perché potenziale base che un nemico avrebbe potuto utilizzare per operare nel Mar Ligure e bloccare il porto Genova; protezione del territorio di cui il Golfo era porta di ingresso sul mare; protezione delle rotte che si snodavano in prossimità dei litorali dell'estremo Levante ligure, collegando Mar Ligure e Alto Tirreno – e che avevano nel Golfo uno scalo di importanza fondamentale, e un luogo di rifugio sicuro, se adeguatamente difeso – dalla corsa barbaresca e dalla frequente ingombrante presenza dei corsari europei.

Il Mediterraneo dei secoli che vanno dall'inizio del Cinquecento all'inizio dell'Ottocento è stato un mondo in guerra, in guerra permanente contro i corsari barbareschi. Un fenomeno endemico quello dei corsari, non necessariamente connesso ai conflitti convenzionali fatti di operazioni navali e battaglie, ma conflitto esso stesso, collocato sotto l'orizzonte militare, nella forma della rapina, della razzia, del raid, dell'incursione predatoria e della scorreria⁶.

5 Giovanni ASSERETO, «Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna», in Marco DORIA e Paola MASSA (cur.), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova: profili organizzativi e politica gestionale (sec. XII-XVIII)*, Società Ligure di Storia Patria, Genova, 1988, pp. 227-228; Claudio CORRADI, *La percezione del Golfo della Spezia nella difesa della Repubblica di Genova e nella politica navale dell'Impero napoleonico: due strategie a confronto*, tesi di Laurea, Facoltà di Scienze Politiche, Università degli studi di Pisa, a. a. 2000-01 (relatrice: Anna Vittoria Bertuccelli Migliorini), p. 88.

6 Per la definizione di razzia e raid: Jacques HARMAND, *L'arte della guerra nel mondo antico*, Res Gestae, Milano, 2017, pp. 17-19, 107-108, 137-139. Sulla collocazione della scorreria e dell'incursione sotto l'orizzonte militare: John KEEGAN, *La grande storia della guerra. Dalla Preistoria ai giorni nostri*, Mondadori, Milano, 1994, pp. 123-124. Sul valore strategico ed economico delle azioni predatrici un utile riferimento concettuale è: Aldo

Non che la corsa barbaresca sia stato un fenomeno assente nei conflitti, anzi: la sua genesi si colloca all'interno della grande guerra cinquecentesca tra la monarchia ispano-italiana degli Asburgo e l'Impero ottomano⁷, e la sua azione si inseriva nei conflitti nel momento in cui questi coinvolgevano le Reggenze barbaresche come vassalli (per quanto progressivamente sempre più autonomi) dell'Impero ottomano. Ma la sua caratteristica peculiare stava nella continuità e in un'esistenza che non dipendeva dai conflitti convenzionali ad alta intensità, i conflitti sopra l'orizzonte militare. Una continuità che viveva di declinazioni, configurazioni, attori, intensità e profili diversi nel tempo, ma riconducibili ad un unico fenomeno. Una continuità che implicava uno stato di guerra, altrimenti il corsaro non poteva essere tale, sarebbe stato un pirata: la patente di corsa, il documento che faceva dell'uomo di mare un corsaro, legittimando giuridicamente la sua azione predatrice, poteva essere emessa solo se sussisteva una condizione di guerra, perché l'azione legittima era quella contro il nemico. Questa guerra era permanente ma al contempo stagionale – perché combattuta principalmente in primavera ed estate, le stagioni in cui si navigava di più – ed aveva nell'azione predatrice finalizzata al profitto economico il suo scopo, perseguendo obiettivi diversi – quali il logoramento del nemico o l'azione a carattere demoralizzante, dimostrativo e propagandistico-ideologico – solo quando era inserita in un conflitto sopra l'orizzonte militare⁸.

Alla presenza di una minaccia persistente nel tempo e diffusa nello spazio

A. SETTIA, *Rapine, assedi, battaglia. La guerra nel Medioevo*, Laterza, Roma-Bari, 2002, pp. 3-75.

7 Sulla guerra nel Mediterraneo del XVI secolo si rimanda a: BRAUDEL, *Civiltà e Imperi*, cit.; Arturo PACINI, *Desde Rosas a Gaeta. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo del XVI secolo*, F. Angeli, Milano, 2013; Phillip WILLIAMS, *Empire ad Holy War in the Mediterranean. The galley and maritime conflict between the Habsburgs ad Ottomans*, I.B. Tauris, London, 2015; Marco PELLEGRINI, *Guerra Santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Il Mulino, Bologna, 2015.

8 Sulla corsa barbaresca si rimanda a: Salvatore BONO, *I corsari barbareschi*, ERI, Torino, 1964; ID., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano, 1993; ID., *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi, Perugia, 2005; ID., *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Il Mulino, Bologna, 2019; Alberto TENENTI, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Laterza, Bari, 1961; Marco LENCI, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2006.

non potevano che corrispondere forme di difesa, articolate e variegate; forme di difesa tanto attive quanto passive. Le passive si declinavano essenzialmente nella difesa delle coste e degli spazi marittimi attraverso fortificazioni e forze navali, nell'autoprotezione armata dei bastimenti e nel mimetismo di bandiera. Le attive nei tentativi di conquista degli stati corsari nordafricani – le Reggenze di Algeri, Tunisi e Tripoli –, per eliminare il problema alla radice, e nei trattati di pace con questi stati, ottenuti in molti casi attraverso la proiezione di potenza, ossia l'azione di squadre navali da battaglia nelle acque nordafricane a scopo intimidatorio, dissuasivo e deterrente. Quest'ultimo sarà lo strumento di protezione più efficace, adottato in prima battuta da Inghilterra, Francia e Olanda nel corso del Seicento, e da altri stati europei e dagli Stati Uniti nel Settecento e primo Ottocento, sia attraverso la deterrenza navale, sia attraverso il pagamento di un tributo annuo come soluzione sinergica o alternativa alla deterrenza navale⁹.

La Repubblica di Genova partecipò ai tentativi spagnoli di risolvere il problema della corsa barbaresca attraverso la conquista del Nord Africa; tentativi che rappresentano il baricentro strategico dello sforzo bellico della monarchia asburgica nel grande conflitto del XVI secolo contro l'Impero ottomano¹⁰. Genova partecipò principalmente in modo indiretto, come parte del blocco ispano-italiano guidato dagli Asburgo, attraverso i capitali, le galee e le navi messe a disposizione della monarchia dai suoi patrizi – elementi essenziali dello sforzo bellico spagnolo, tanto che per buona parte del conflitto la flotta spagnola fu una flotta ispano-genovese – e attraverso l'azione di Andrea Doria e Giovanni Andrea Doria, i due capitani generali del Mediterraneo ispano-genovesi, ossia due patrizi genovesi che hanno servito la Spagna diventando comandanti della sua flotta da guerra mediterranea.

Oltre a partecipare all'azione spagnola di difesa attiva nei confronti della corsa, la Repubblica adottò anche forme di difesa passiva. Nel corso del Cinquecento fortificò massicciamente i suoi litorali, militarizzandoli, attraverso la costruzione (e l'ammodernamento) di torri, castelli, torrioni, bastioni, borghi murati ed edifici civili fortificati (conventi, chiese, ville e

9 BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 35-41; ID., *Lumi e corsari*, cit., pp. 1-8; M. LENCI, *Corsari*, cit., pp. 61-71 e 102-103.

10 PELLEGRINI, *Guerra Santa contro i turchi*, cit., pp. 7-85.

caseforti) e attraverso la creazione dello strumento per presidiarli: la milizia territoriale¹¹. Questo massiccio sforzo di fortificazione e militarizzazione dei litorali liguri e corsi (perché il dominio di Genova comprendeva la Liguria e la Corsica) si intensificò nella seconda metà e nell'ultimo quarto del secolo, ossia dopo la fine della grande guerra cinquecentesca tra Asburgo di Spagna e Impero ottomano: la riconquista ottomana di Tunisi, nel 1574, ne rappresenta l'ultimo grande evento. Tunisi, covo di corsari, era stata conquistata dalle forze ispano-italiane di Carlo V, guidate da Andrea Doria, nel 1534. Era rimasta spagnola fino alla riconquista ottomana del 1569, era nuovamente passata nelle mani degli spagnoli nel 1573 e poi ancora in quelle ottomane, definitivamente, nel 1574. Tripoli, altro covo di corsari, era rimasta sotto controllo cristiano (prima come dominio spagnolo diretto, poi come città infeudata all'Ordine degli Ospitalieri) dal 1511 al 1551, quando era caduta in mani ottomane; un tentativo spagnolo di riconquista aveva portato alla disastrosa sconfitta navale di Gerba (1560). Anche Algeri, la principale città corsara, era stata per breve tempo sotto controllo spagnolo, per poi diventare il baricentro della presenza ottomana nel Maghreb; un tentativo di riconquista spagnolo nel 1541 era fallito a causa delle condizioni meteorologiche e di una svantaggiosa situazione strategica. Un ultimo tentativo, nel 1601, ugualmente fallimentare, non ebbe l'effetto di riaprire il conflitto.

La fine della guerra, nel 1574, consolidò definitivamente le entità statuali-territoriali barbaresche nel Nord Africa, perché con la fine della guerra cessarono i tentativi spagnoli di conquista di Algeri, Tunisi e Tripoli, con l'eccezione del colpo di coda del 1601. Non solo, la fine della guerra slegò anche le forze navali barbaresche dall'obbligo di unirsi alla flotta ottomana durante le campagne navali, stagionali, della guerra. La fine della guerra

11 Sulla fortificazione e militarizzazione dei litorali liguri e corsi esistono numerosi contributi, che trattano singoli aspetti, o singole aree geografiche del dominio genovese. Mi permetto di rimandare a due contributi più recenti, che affrontano il tema con un approccio generale: Emiliano BERI, «Génova y su frontera marítima entre los siglos XVI y XVIII: defensa y control», in Valentina FAVARÒ, Manfredi MERLUZZI e Gaetano SABATINI (cur.), *Fronteras: Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 2016, pp. 341-352; ID., «Per la difesa delli bastimenti nazionali». Genova e la protezione degli spazi marittimi in età moderna (XVI-XVIII sec.)», in Livio ANTONIELLI (cur.), *La polizia nelle strade e nelle acque navigabili. Dalla sicurezza alla regolazione del traffico*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2018, pp. 161-178.

consolidò quindi la base territoriale dei corsari barbareschi, e li lasciò liberi di dedicarsi unicamente alla corsa, aprendo la fase di maggiore intensità del problema corsaro barbaresco¹²; per reazione anche lo sforzo di fortificazione e militarizzazione dei litorali, già notevole, si intensificò ulteriormente, unitamente alle altre forme di difesa passiva: polizia marittima e autoprotezione dei legni mercantili.

La fortificazione dei litorali non va letta unicamente, come avviene di consueto, quale forma di difesa dalle incursioni a terra dei corsari. La corsa barbaresca aveva una doppia declinazione: l'incursione a terra e la preda fatta in mare. Gli obiettivi in entrambi i casi erano denaro, preziosi, merci ma soprattutto esseri umani, da far schiavi; elemento questo che la differenziava dalla corsa intraeuropea. Verrebbe naturale pensare che per proteggere le navi, le prede marittime, lo strumento di controllo dovesse essere necessariamente mobile, ossia il battello armato che pattugliava le rotte su cui si muovevano i bastimenti mercantili, e non di rado li convogliava per scortarli. Il battello armato era naturalmente uno strumento, nella realtà veneziana, ad esempio, era il principale strumento di protezione della navigazione mercantile, ma non lungo i litorali militarizzati dell'Italia non veneziana, ivi compresi quelli genovesi, e della Spagna¹³. Qui la difesa mobile, la forza navale, va collocata in posizione subordinata.

Nella realtà genovese bastimenti armati di ogni tipo (feluche, brigantini, tartane, galeotte, galee, galeoni, corvette, sciabecchi, fregate, vascelli ecc.), accumulati da una persistente presenza del remo come forma propulsiva, alternativa e sinergica alla vela, venivano impiegati in periodiche missioni di pattugliamento; venivano mobilitati per dare la caccia a legni corsari quando questi erano avvistati e segnalati. Anche quando salpavano non allo scopo di effettuare una crociera di pattugliamento anticorsari, ma per trasportare dignitari, truppe, denaro, o merci, se incontravano corsari, ed erano in condizione di superiorità, agivano¹⁴; e in ogni caso la loro sola presenza in

12 BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 134-135; LENCI, *Corsari*, cit., p. 46.

13 Alberto TENENTI, «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in Antonello MATTONE e Piero SANNA (cur.), *Alghero, la Catalogna e il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX sec.)*, Gallizzi, Sassari, 1994, pp. 316-317.

14 Alcuni esempi: ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (d'ora in poi ASGe), *Archivio Segreto* n. 1666. Genova, 29 maggio e 18 novembre 1653; *Archivio Segreto* n. 1668. Relazione di Ip-

mare dissuadeva il corsaro, che solitamente si teneva alla larga, per prudenza, dai battelli armati. Non solo: i legni militari erano utilizzati anche per la protezione diretta dei bastimenti mercantili, ossia nella scorta; in primo luogo dei convogli, ma anche, occasionalmente, di singoli battelli; in ultimo non di rado proteggevano direttamente anche le merci, imbarcandole.

Lo strumento mobile era quindi presente nella protezione dello spazio liquido; e non mancava di essere, per quanto possibile, efficiente, anche grazie all'assistenza di un sistema informativo particolarmente attivo¹⁵. Ma l'efficienza non corrispondeva necessariamente con l'efficacia, perché per quanto ben oliato, e ben assistito dall'informazione, dall'*intelligence*, lo strumento mobile rimase costantemente deficitario per consistenza numerica rispetto alla dimensione degli spazi da controllare, nonostante non siano mancate proposte e tentativi di accrescerlo, e non siano mancate, parimenti, le azioni concertate in cui squadre di stati diversi univano le proprie forze. Più efficace risultava la protezione diretta, ossia la scorta ai convogli e l'imbarco di merci su navi da guerra, ma nel brulicare di attività marittima del Mediterraneo le navi da guerra non erano molte, e i convogli erano un'eccezione: coinvolgevano una porzione minoritaria del traffico¹⁶.

polito Centurione, commissario delle due galee destinate per Sicilia; *Archivio Segreto* n. 1668. Genova, 28 agosto 1663; *Archivio Segreto* n. 1669. Genova, 30 giugno 1666.

15 BERI, «*Per la difesa delli bastimenti nazionali*», cit., pp. 168-169.

16 Sulla consistenza delle forze deputate alla polizia marittima: BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 97-98, 109-11; LUCA LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene, Milano 2003, pp. 207-208; TENENTI, *Venezia e i corsari*, cit., pp. 158-195; Emiliano BERI, «La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all'emergenza barbaresca nella Genova del Settecento», in ENZA PELLERITI (cur.), *Per una ricognizione degli stati d'eccezione. Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2016, pp. 151-162. Sull'informazione: Emiliano BERI, «I consoli genovesi del Tirreno, agenti d'informazione (1640-1797)», *RiMe – Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, 17 (2016), pp. 153-188. Sulle collaborazioni tra galee e convogli genovesi e galee e convogli di altri stati: ASGe, *Archivio Segreto* n. 1668. Incerto, parla di rimediare al danno che li turchi minacciano di fare a sudditi della Repubblica; *Archivio Segreto* n. 1668. Cagliari, 27 febbraio 1672, lettera del governatore Gabriel Herrera ai serenissimi colleghi; *Archivio Segreto* n. 1668. Genova, 4 febbraio 1661, relazione della giunta della marina per la difesa da bastimenti barbareschi; *Archivio Segreto* n. 1668. Bastia, 28 marzo 1661, dall'ill.mo generale governatore con acclusa lettera di Gio. Maria Bonfante schiavo in Tunisi. Item lettera d'Incerto. Item due lettere di fra' Antonio da Genova cappuccino. Tutte trattano de turchi. *Archivio Segreto* n. 1668. Genova, 21 aprì-

Lo strumento mobile, quindi, non garantiva mai un controllo capillare degli spazi marittimi, nemmeno di quelli di rilevanza per la navigazione, ossia di quelli in cui si addensavano la maggior parte delle rotte. Era uno strumento concepito come parte di un sistema di difesa, ma non come il suo fulcro, non come l'elemento centrale. L'elemento centrale del sistema va cercato altrove, ossia nella componente statica, terrestre, della difesa, nella fortificazione costiera: torre, castello, borgo murato, forte o fortezza che fosse. Può sembrare strano che la protezione del mare, della navigazione, dello spazio liquido, fosse esercitata principalmente da uno strumento terrestre, ma le fonti ci portano in questa direzione. Per il Cinquecento, il Seicento, il Settecento e il primo Ottocento le testimonianze sulla funzione delle fortificazioni costiere quali strumenti di protezione della navigazione sono numerose. Emergono più volte nelle proposte di costruzione di fortificazioni, nelle istruzioni per i torreggiani, nelle relazioni, memorie e dispacci sugli affari marittimi¹⁷.

le 1661, relazione della giunta di marina; *Archivio Segreto* n. 1668. Genova, 16 maggio 1661: relazione della giunta marittima con decreti e spedizioni all'ill.re Ippolito Centurione commissario generale delle cinque galee; *Archivio Segreto* n. 1668. Genova, 17 giugno 1661, istruzione dei collegi per il commissario generale delle galee; *Archivio Segreto* n. 1668. Genova, 17 marzo 1662, relazione della giunta di marina; *Archivio Segreto* n. 1670. Genova, 26 ottobre 1667, relazione dell'illustre magistrato del nuovo armamento circa la spedizione del convoglio; *Archivio Segreto* n. 1670. Da nave, in Capo di Gatta, 26 gennaio 1670, lettera scritta dal comandante del convoglio inglese, John T. Whitt, al m.co Maria Doria comandante del convoglio della serenissima Repubblica.

- 17 BRAUDEL, *Civiltà e Imperi*, cit., p. 124; BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 82 e 126; BERI, «*Per la difesa delli bastimenti nazionali*», cit., pp. 168-170; ASGe, *Archivio Segreto* n. 1666. Taggia, 12 marzo 1611, dal magnifico giudicente al serenissimo senato. *Archivio Segreto* n. 1668. Capraia, 30 ottobre 1663, copia di lettera del capitano e commissario ai serenissimi collegi; *Archivio Segreto* n. 1670. Genova, data assente: relazione della giunta di marina; *Archivio Segreto* n. 1675. Bastia, 19 agosto 1694, lettera del governatore generale per i serenissimi collegi; *Archivio Segreto* n. 1693. Genova, 4 agosto 1723, pratica del dritto delle tre torri di Corsica; *Archivio Segreto* n. 1693. Genova, 7 giugno 1726, relazione a serenissimi collegi dell'ecc.mo magistrato di Corsica circa le torri del regno; *Archivio Segreto* n. 1693. Bastia, data assente, supplica dei pescatori e marinai di Bastia; *Archivio Segreto* n. 1693. Genova, data assente, relazione della giunta di marina sulla consulta del minor consiglio circa il dritto delle tre torri di Corsica; *Archivio Segreto* n. 1693. Fatto stato formato dall'Ill.ma et Ecc.ma Giunta di Marina da portarsi al Minor Consiglio nella pretensione del Console Couttelet di venir essentati i Bastimenti francesi dal pagamento del dritto della tre torri di Corsica; *Archivio Segreto* n. 1693. Genova, 18 marzo 1728, memoria nella pratica del dritto delle tre torri di Corsica, stata minutata dall'ill.ma et ecc.ma giunta della marina per consegnarsi al signor di Campredon; *Corsica* n. 1061: Genova, 8 gennaio 1728, magistrato di Corsica per la serenissima repubblica di Genova, editto per la

La portata della protezione era limitata naturalmente, non andava oltre un piccolo spazio di mare a ridosso della costa. Ma era sufficiente, perché, ed è questo il punto, le rotte si sviluppavano principalmente a ridosso della costa, e fortificazioni costiere erano vicine, sempre a portata di accostata. Nel Mediterraneo i bastimenti si muovevano sempre, o quasi sempre, in stretti corridoi appoggiati al litorale. Già Braudel ne fa cenno, per il XVI secolo, e lo spiega anche con la necessità di protezione contro i corsari¹⁸. Navigare vicino alla costa, in vista della costa, voleva dire, in caso di minaccia, trovare rapidamente protezione in una cala, presso una spiaggia, in un approdo sotto il tiro del cannone di una torre o di un castello, e voleva dire salvezza quando non restava altra soluzione che l'abbandono del bastimento e la fuga precipitosa a terra. Non solo, voleva anche dire avere accesso alle informazioni in tempo reale sul pericolo, grazie al sistema di segnalazione del cordone di fortificazioni che contornava il mare, e dei «parlamenti» con i torreggiani durante le soste¹⁹.

Lo strumento che permetteva un controllo capillare, quindi, c'era: era la fortificazione costiera, perché quasi non esisteva tratto di costa, continentale o insulare, che non fosse guardato da una torre o da un'altra opera di difesa²⁰. In Liguria il numero preciso delle installazioni fortificate è sconosciuto, ma si può intuire che fosse particolarmente denso. Le fonti archivistiche e le evidenze materiali (molte opere esistono ancora adesso) ci parlano della

guardia delle torri del regno; *Prefettura sarda* n. 327. Sestri Levante, 3 agosto 1815, lettera del capo degli anziani di Sestri Levante all'intendente generale di Genova.

18 BRAUDEL, *Civiltà e Imperi*, cit., p. 100.

19 Sugli strumenti di comunicazione delle torri: BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 166.

20 Il numero delle opere fortificatorie costiere in Italia era enorme; prendendo come riferimento unicamente le torri alle fine del XVI secolo se ne contavano quasi 340 nel Regno di Napoli, quasi 140 in Sicilia, circa 80 in Corsica, 90 in Sardegna e 50 sul versante tirrenico dello Stato pontificio (LENCI, *Corsari*, pp. 87-88; BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 168-171; ID., *I corsari barbareschi*, cit., pp. 204-207; Giovanni SERRELI, «Fabricar en su continente torres y bastiones... I problemi dell'organizzazione difensiva nel Regno di Sardegna nella prima metà del XVI secolo», in Bruno ANATRA (cur.), *Contra Moros y Turcos. Politiche e sistemi di difesa degli Stati mediterranei della Corona di Spagna in Età Moderna*, Istituto di Storia dell'Europa mediterranea CNR, Cagliani, 2008, pp. 209-218; Antoine-Marie GRAZIANI, «La menace barbaresque en Corse et la construction d'un système de defense (1510-1610)», *Revue d'histoire maritime*, 2-3 (2001), pp. 141-162. E alle torri andavano aggiunti castelli, città e borghi murati, edifici religiosi e civili fortificati.

presenza di più opere per ogni borgo litoraneo²¹; e in Liguria i borghi costieri si susseguivano quasi senza soluzione di continuità. Ad esempio, per avere un riferimento dimensionale, nella sola area del Golfo di Diano esistevano 11 opere di difesa, distribuite lungo tre chilometri di costa, a distanze diverse dal mare²².

Le osservazioni di Braudel sul modo di navigare delle genti mediterranee nel XVI secolo trovano riscontro nelle fonti sulla navigazione dei bastimenti liguri per tutto il corso dell'età moderna. Si tratta di un aspetto su cui pone l'accento, ancora alla fine del secondo decennio del XIX secolo, una relazione dell'ammiraglio Des Geneys, comandante della Marina del Regno di Sardegna. Siamo nel 1820 e l'ammiraglio fa riferimento ad una situazione che ha caratterizzato i secoli precedenti. Quattro anni prima, nel 1816, il Regno di Sardegna aveva firmato, grazie alla mediazione britannica, tre trattati di pace con i sovrani di Algeri, Tunisi e Tripoli. I trattati garantivano l'immunità dei bastimenti mercantili con bandiera sarda. Il Regno di Sardegna aveva annesso il Dominio di Terraferma della Repubblica di Genova, la Liguria, nel 1815. Per la prima volta da quando era iniziata la lotta contro i corsari barbareschi, nel XVI secolo, le marinerie liguri godevano dell'immunità garantita da un trattato di pace. Des Geneys nella relazione sottolinea come questa nuova condizione avesse modificato il modo di navigare dei liguri: dal 1816 la costruzione di bastimenti d'altura si era moltiplicata perché, per effetto dell'immunità garantita dai trattati, i legni liguri non erano più costretti a navigare sottocosta, come avveniva tradizionalmente, per godere della protezione contro i corsari fornita dalle fortificazioni costiere²³.

21 Si veda la documentazione conservata in ASGe, *Sala Foglietta* nn. 1114 (lettere dei giurisdetti del Dominio di Terraferma sullo stato delle fortificazioni e della milizia territoriale, 1583-1588) e 1144 (inventario delle artiglierie presenti nelle fortificazioni delle due riviere del Dominio di Terraferma nel 1613).

22 Filippo ASTORI, *Incursioni barbaresche e difesa locale nel ponente ligure. Il caso del Golfo Dianese alla fine del XVI secolo*, Tesi di Laurea in Storia, Scuola di Scienze Umanistiche, Università di Genova, a.a. 2016-17, relatore: Emiliano Beri.

23 ARCHIVIO DI STATO DI TORINO, *Materie Militari, Marina e Ammiragliato*, b. 1, Genova, 31 agosto 1820, osservazioni riguardo alla progettata riduzione del bilancio della Marina sottoposte dal generale comandante in capo della Regia Marina al primo segretario di guerra e marina.

Il Golfo della Spezia: snodo di rotte, porta d'ingresso e puerta a la mar

Le osservazioni di Des Geneys confermano quanto rilevato da Braudel, e quanto emerge da una variegata costellazione di fonti²⁴. Non che le marinerie liguri siano vissute per tutta l'età moderna solo di cabotaggio. Tra Cinquecento e Settecento i battelli d'altura con bandiera genovese (o, nel Settecento, con le bandiere ombra francese e britannica, per godere della protezione dei trattati stipulati da Francia e Gran Bretagna con le Reggenze barbaresche) non erano mancati, e in alcune fasi – nel Cinquecento, nell'ultimo quarto del Seicento e nel primo Settecento – erano stati protagonisti di primo piano della scena mediterranea, con una presenza rilevante anche in Atlantico. Ma la realtà del cabotaggio, della navigazione costiera, era sempre rimasta quantitativamente dominante. Come file di processionarie (prendendo a prestito un'efficace metafora di Braudel) i battelli liguri si muovevano lungo le coste, seguendo le rotte che dal Mar Ligure li portavano da una parte nel Mediterraneo occidentale, dall'altra nel Tirreno, navigando di cala in cala, di spiaggia in spiaggia, di torre in torre. E sulla rotta tra Mar Ligure e Tirreno – la rotta della seta e del grano siciliano, dell'olio del Meridione, del ferro dell'Elba, del legname, del vino e dell'olio di Corsica, dell'argento che partiva da Genova per essere investito nel Meridione, in Sicilia e nel Levante mediterraneo, del corallo pescato in Corsica, in Sardegna e a Tabarca (sulla costa tunisina) – il Golfo della Spezia era un punto di appoggio cruciale. Le fortificazioni che lo proteggevano non avevano quindi solamente la funzione di difendere i territori che si affacciavano sulle sue acque dalle incursioni a terra dei corsari barbareschi, avevano anche la funzione di proteggere i bastimenti che lo usavano come scalo. Il Golfo, con le sue fortificazioni,

24 Cfr. Emiliano BERI, «Per la difesa degli bastimenti nazionali», cit., pp. 161-178. La realtà della navigazione ligure di cabotaggio emerge anche dalle relazioni dei viaggiatori britannici del XVIII secolo, soggetti abituati a navigazione d'altura, di lungo corso. Ai loro occhi il cabotaggio, il navigare di cala in cala, di torre in torre, appariva come una pratica strana, dettata dall'indolenza: «i viaggiatori inglesi tacciano i marinai liguri di pigrizia, timore del mare agitato e di possibili scorrerie dei barbareschi, li descrivono pronti a rifugiarsi, non appena si colga un accenno di burrasca, nei piccoli scali della costa, dove noia e disagio tormentano il passeggero costretto a soste che possono durare talvolta alcuni giorni» (Marco DORIA, «Vacanze in Liguria. Dai Gran Tour alle seconde case», in G. ASSERETO e Marco DORIA (cur.), *Storia della Liguria*, Laterza, Roma-Bari, 2007, p. 364).

era un tassello fondamentale del sistema di protezione di una delle principali arterie dell'economia genovese. Un'arteria che nel Golfo aveva uno dei suoi snodi fondamentali: la rotta che costeggiava il litorale tirrenico continentale e le rotte per la Corsica e per la Sardegna convergevano sul Golfo, attraverso l'Arcipelago toscano, per poi proseguire verso Genova lungo la Riviera di Levante²⁵.

Nel XVI secolo la difesa del Golfo era impostata su un sistema fortificatorio a maglie larghe; a carattere prevalentemente locale: Lerici, Portovenere e San Terenzo avevano i propri castelli, La Spezia anche, con in aggiunta una Bastia dodecagonale che dominava l'abitato. Tutte opere che vennero ammodernate nel corso del secolo. La Spezia e Portovenere avevano anche mura medievali, ormai obsolete nel secolo della consacrazione dell'artiglieria a polvere da sparo e dell'architettura militare bastionata, ma più che sufficienti come forma di difesa contro le incursioni dei corsari turco-barbareschi, perché la guerra di razzia era molto lontana da quella d'assedio.

Le proposte di realizzare nuove fortificazioni che garantissero la guardia al Golfo nel suo complesso, con un approccio sistemico, fecero il loro esordio al volgere della metà del secolo. Paolo Cevini ipotizza che alla loro origine ci

25 Sui traffici marittimi genovesi in età moderna rimando a: Luca LO BASSO, «*Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia Meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento*», in Biagio SALVEMINI (cur.), *Lo spazio tirrenico nella Grande Trasformazione. Merci, uomini, istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Edipuglia, Bari, 2009, pp. 239-262; ID., «*Le rotte dell'olio. Genova, la Calabria e Marsiglia tra pratiche mercantili e padroni marittimi nel Settecento*», in ID. (cur.), *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure, Città del silenzio, 2011, pp. 41-72; ID., «*Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale*», *Studi Storici*, 56,1 (2015), pp. 137-156; ID., «*Le cabotage corse et la Dominante. Patrons marins, escales et trafics (XVIIe-XVIIIe)*», in *Corsica Genovese. La Corse à l'époque de la République de Gênes (XVe-XVIIIe)*, Musée de la Ville de Bastia, Bastia, 2016, pp. 78-86; ID., «*'La porte d'Italie'. Marchandises coloniales et transculturation dans le port de Gênes au XVIIIe siècle: l'exemple du tabac*», in Michel FIGEAC e Christophe BOUNEAU (cur.), *Circulation, métissage et culture matérielle (XVIe-XXe siècles)*, Garnier, Paris, 2017, pp. 145-160; P. Calcagno, «*Uno dei 'Tirreni' di Braudel: scambi commerciali nell'area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo*», *Mediterranea. Ricerche storiche*, 23 (2015), pp. 79-106; ID., «*La Corse, troisième Rivière de Gênes. Le rôle de l'île dans l'approvisionnement du «continent» entre le XVIIe et le XVIIIe siècle*» in *Corsica Genovese*, cit., pp. 69-78; ID., «*A caccia dell'oro rosso. Le comunità del ponente ligure e la pesca del corallo nel XVII secolo*», *Rives méditerranéennes*, 57, 2 (2018), pp. 17-34.

sia la diffidenza genovese verso la Spagna, in conseguenza dei piani spagnoli di annessione della Repubblica, dopo la congiura dei Fieschi del 1547, e della Corsica, durante l'invasione franco-ottomana dell'isola (1553-1559)²⁶. Ma non bisogna sottovalutare l'impatto che l'invasione della Corsica ebbe sulla percezione dell'espansione ottomana come minaccia diretta al dominio della Repubblica. La costruzione della fortezza di Santa Maria, la grande opera fortificatoria eretta in difesa del Golfo nella seconda metà del XVI secolo, venne decisa, forse non a caso, nei primi anni Sessanta, dopo il disastro di Gerba (1560), mentre i lavori, iniziati due anni dopo il disastro di Herradura (1562), furono portati a termine nel 1571²⁷, dopo la conquista ottomana di Tunisi (1569). Gerba, Herradura e Tunisi furono momenti in cui le sconfitte e i disastri subiti dalle forze ispano-italiane degli Asburgo nel conflitto con gli ottomani (per Herradura si tratta di un disastro, la perdita di gran parte della flotta spagnola, causato da una tempesta) generarono apprensione e portarono, in Italia e Spagna, alla pianificazione di rilevanti progetti fortificatori; progetti le cui realizzazioni procedettero poi in stretta simbiosi con l'andamento del conflitto: rallentamento durante le fasi di calma, accelerazione ad immediato ridosso delle sconfitte²⁸.

Il Golfo della Spezia era una delle poche grandi porte di ingresso via mare al Dominio di Terraferma della Repubblica, ossia uno dei due porti naturali, insieme alla rada di Vado, che una grande flotta in arrivo dal mare poteva utilizzare per sbarcare una forza d'invasione in Liguria. Dopo l'invasione per quanto fallimentare della Corsica, dopo Gerba, dopo Herradura e dopo la perdita di Tunisi la prospettiva che una grande flotta ottomana potesse tentare di mettere piede in Liguria, spezzando in due l'impero mediterraneo spagnolo, e isolando Milano dalla Spagna, non era così remota²⁹. La fortezza di Santa

26 Paolo CEVINI, *La Spezia*, Sagep, Genova, 1984, p. 191. Sulle mire spagnole su Genova e sulla Corsica si rimanda a: Arturo PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 81-88.

27 Sulla fortezza di Santa Maria si veda Franco MARMORI, *Le fortificazioni del Golfo della Spezia*, Stringa, Genova, 1996, pp. 3-138

28 BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 164.

29 Sul Golfo della Spezia e la rada di Vado come porte di accesso al Dominio di Terraferma della Repubblica: BERI, *Génova y su frontera marítima*, cit., pp. 346-347; Paolo CALCAGNO, «*Défendre la rade de Vado, une préoccupation récurrente pour Gênes (XVIe-XVIIIe siècles)*», in Anne BROGINI e Maria GHAZALI (cur.), *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occiden-*

Maria ne rafforzò la difesa di fronte alla minaccia di invasione ottomana, e in aggiunta andò anche a potenziare la difesa anticorsara, sia di fronte alla minaccia delle incursioni a terra sia, e ancor di più, in relazione alla protezione della navigazione mercantile. Questa considerazione va spiegata. La fortezza di Santa Maria non proteggeva direttamente alcun borgo, e il raggio di tiro dei suoi cannoni non poteva impedire ai bastimenti nemici di entrare nel Golfo e di gettare l'ancora in parte di esso³⁰; non proteggeva quindi La Spezia o Marola dalle incursioni barbaresche, e men che meno Portovenere e Lerici. Ma dominava su due cale, la cala della Castagna e quella del Varignano, dove i legni mercantili genovesi potevano trovare comodo rifugio sotto il tiro dei suoi cannoni, erano i due migliori approdi del Golfo, i suoi porti. Inoltre la fortezza costituiva un caposaldo difensivo di prim'ordine nel caso in cui una flotta nemica avesse voluto utilizzare il Golfo come porto di sbarco di un'armata d'invasione.

I timori di mire spagnole sul Golfo emergono concretamente all'inizio del secolo successivo³¹. Per capirne i motivi bisogna guardare alla configurazione geografica all'impero mediterraneo spagnolo. Era un impero unito e diviso dal mare, la cui principale arteria di collegamento, la «rotta spagnola del Mediterraneo occidentale», si snodava tra Barcellona, Genova e Napoli, e, nella variante marittimo-terrestre, tra Barcellona, Genova e Milano. Genova era il baricentro, la «porta», la «chiave», del dominio spagnolo nel Mediterraneo: per arrivare a Napoli, Palermo e Milano navi, truppe, denaro e dispacci passavano sistematicamente da Genova³². Ma Genova non era spagnola, era alleata della Spagna, era strettamente legata alla Spagna, ma non era sotto sovranità spagnola. Come ho già accennato la Spagna aveva provato a trattare l'annessione di Genova nel 1547, e aveva manifestato mire di annessione sulla Corsica durante l'invasione franco-ottomana dell'isola, anche perché la Corsica era l'antemurale del Mar Ligure, era la chiave di Genova: chi la dominava teneva in pugno Genova. Entrambi i tentativi andarono a vuoto; ma il problema persistette. La soluzione fu trovata nell'aver una testa di ponte

tale (XVI-XXI siècles), Bouchène, Paris, 2015, pp. 45-58.

30 BERI, *Genova e La Spezia*, cit., p. 18.

31 CEVINI, *La Spezia*, cit., p. 193.

32 PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 57-130 e 305-312.

in Liguria, un dominio che sarebbe stato sia strumento di pressione verso Genova sia, se necessario, porto alternativo a Genova. La scelta cadde sul marchesato di Finale, occupato militarmente dalla Spagna nel 1571 e acquisito definitivamente nel 1602³³. Ma Finale non era un porto di eccezionale qualità, in Liguria il porto dalle eccezionali qualità era il Golfo della Spezia, e nel 1605 il governatore spagnolo di Milano, il conte di Fuentes, manifestò palesemente l'intenzione di metterci le mani sopra, per farne la nuova «puerta a la mar» di Milano³⁴.

La reazione della Repubblica fu rapida, concretizzandosi, già in quello stesso 1605, in un esteso progetto di ampliamento e modernizzazione della difesa tanto del Golfo quanto del territorio di Sarzana. L'approccio alla difesa del Golfo divenne sistemico. Il problema principale riguardava il mancato controllo dell'accesso. Il raggio delle artiglierie del forte di Santa Maria e del castello del Lerici lasciavano scoperto un ampio spazio di mare, come aveva insegnato l'esperienza di una passata incursione barbaresca contro Marola. Venne deciso di realizzare un'opera sullo scoglio dell'Ocapelata, sulla sponda orientale del Golfo, di fronte alla fortezza di Santa Maria (collocata sulla sponda occidentale), nel punto più stretto, dove il tiro dell'artiglieria delle due fortificazioni avrebbe coperto la maggior porzione possibile dello spazio marittimo di accesso al Golfo³⁵.

La distanza e il raggio di tiro delle artiglierie erano però tali da non risolvere il problema; il corridoio di accesso al Golfo, defilato dal tiro delle artiglierie costiere, veniva ad essere ridotto in ampiezza, ma persisteva. Il problema verrà risolto solo nell'Ottocento nell'ambito della progettazione delle fortificazioni del sistema difensivo dell'Arsenale della Regia Marina, con la costruzione della diga che ancor oggi chiude la parte centrale dello spazio di mare tra Santa Maria e l'Ocapelata³⁶. Ma la soluzione di interdire la navigazione nella

33 Sul marchesato di Finale nel sistema imperiale spagnolo si rimanda a: Paolo CALCAGNO, *La puerta a la mar'. Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo (1571-1713)*, Viella, Roma, 2011.

34 CEVINI, *La Spezia*, cit., p. 193.

35 ASGe, *Sala Foglietta* n. 1215. Genova, 23 agosto 1605, relazione degli illustrissimi signori Orazio Lercari e Cesare Giustiniano et colleghi intorno al golfo della Spezia et altri luoghi; *Sala Foglietta* n. 1215. Di casa, 12 agosto 1605, lettera di Leon Doria ai serenissimi colleghi.

36 Sui progetti ottocenteschi per controllare l'accesso al Golfo: BERI, *Genova e La Spezia*, cit., pp. 39-107.

parte centrale dello spazio tra Santa Maria e l'Ocapelata con un elemento fisico, lasciando aperti due passaggi laterali, vicini alle sponde del Golfo, sottoposti al tiro delle artiglierie dei Santa Maria e dell'Ocapelata – ossia di adottare una soluzione analoga, nello scopo, a quella della diga foranea – venne proposta già da un ingegnere genovese, Benedetto Scotto, nell'ambito dei progetti elaborati nel 1605. Scotto approvò il progetto di costruire un forte all'Ocapelata (il futuro forte Santa Teresa), proponendo, in aggiunta, di coprire lo spazio centrale dello spazio tra Santa Maria e l'Ocapelata – 3.000 passi secondo la sua valutazione – con una catena lunga 1.500 passi³⁷, sostenuta da chiatte, che lasciasse due passaggi laterali, per costringere i bastimenti in entrata nel Golfo a passare sotto il tiro del cannone di Santa Maria da un lato e dell'Ocapelata dall'altro:

«Ho ritrovato da un forte all'altro non esser più da 3.000 passi in circa et il fondo p.i 50 in 55; truoveria buono di serrare la loro entrata per mezzo di una cattena di passi 1.500 sostenuta da battelli, come in più luoghi ho visto nella Francia, dando alla loro gravezza ugual sostegno, a segno di impedire che nel mezzo di detto golfo non passino vaselli da remo, et accostandosi dalle parti di detti forti passino sotto la bocca del canone perché effettivamente non truovo che il mezzo di detto golfo ha guardato come si converebbe per la molta distanza da l'un forte all'altro, et in questo caso li piccoli forti di quelle cale sariano quasi superflui salvo di quella che resta fuori di detti forti»³⁸.

Con «gli piccoli forti di quelle cale» Scotto faceva riferimento a tre torri, progettate: la prima sulla punta di Cadimare, o punta della Polla, tra la cala di Cadimare e quella di Marola (torre di San Gerolamo); la seconda sulla punta di Sant'Andrea, tra la cala di Fezzano e quella di Panigaglia (torre di Sant'Andrea); la terza sulla punta del Monastero, o punta del Pezzino, tra la cala di Panigaglia e quella delle Grazie (torre del Pezzino). Queste torri avevano lo scopo di impedire che navi nemiche potessero gettare l'ancora in queste cale – tutte collocate sulla sponda occidentale del Golfo, fuori dal tiro del cannone della fortezza di Santa Maria – ma sarebbero state superflue se

37 Il passo genovese equivaleva a 1,48 metri; la catena avrebbe quindi dovuto essere lunga 2.220 metri. La diga foranea, attualmente esistente nella stessa posizione in cui avrebbe dovuto essere collocata la catena, è lunga 2.210 metri.

38 ASGe, *Sala Foglietta*, n. 1215. Discorsi del m.co Benedetto Scotto intorno al fortificare la Spezza e golfo.

l'accesso al Golfo fosse stato interdetto in modo efficace, come proposto dallo Scotto.

Il progetto dello Scotto venne accantonato a favore di quello delle tre torri, che andarono quindi ad aggiungersi all'opera dell'Ocapelata; ma non fu tutto. Venne progettata una quarta torre – di San Giovanni Battista, detta anche della Scuola o Scola – collocata su uno scoglio al largo dell'isola Palmaria, per controllare l'imboccatura della Baia di Portovenere e la cala dell'Oлива (o cala de' Corsi), quest'ultima defilata dalle artiglierie del castello di Portovenere e della fortezza di Santa Maria. Infine lavori di ammodernamento ai castelli di Lerici e Portovenere, alle fortificazioni della Spezia (ivi compresa una nuova cinta muraria, bastionata), alla fortezza di Santa Maria e la costruzione dell'opera di Santa Ambrogio e della batteria San Francesco andarono a completare il quadro degli interventi. Il Golfo venne così ad essere protetto da un sistema difensivo ben più articolato, ed efficace, di quello precedente, assistito dalla «guardia della Palmaria», sulla cima dell'omonima isola, la principale posizione di avvistamento sul fronte mare, con la torre del Tino in posizione subordinata. Tutti i lavori furono iniziati nel 1606, e completati negli anni successivi³⁹.

Nel prosieguo del XVII secolo la difesa del Golfo non mutò più sotto il profilo materiale, ma fu razionalizzata sotto il profilo dell'amministrazione e della catena di comando. Tutte le fortificazioni, prima sottoposte all'autorità dei giurisdicenti locali, furono poste alle dipendenze del commissario comandante della fortezza di Santa Maria⁴⁰. È nel Settecento che il sistema fortificatorio venne ulteriormente migliorato sotto il profilo materiale, principalmente su stimolo delle situazioni di tensione internazionale collegate ai ripetuti conflitti tra Gran Bretagna e Francia, dal frequente pericolo che la neutralità della Repubblica venisse violata, e dal coinvolgimento di Genova nella guerra

39 ASGe, *Sala Foglietta*, n. 1215. Genova, 27 aprile 1606, lettera di Oratio Lercaro, Cesare Giustiniano, Marco Aurelio Lomellino e Bernardo Clavarezza; *Archivio Segreto* n. 1668. Genova, 1 gennaio 1664, relazione del viaggio dei gentilhuomini inviati a complimentare l'eminentissimo signor cardinale legato Ghiggi; MARMORI, *Le fortificazioni*, cit., p. 47; CORRADI, *La percezione del Golfo*, cit., pp. 92-93; Leone Carlo FORTI, *Fortificazioni e ingegneri militari in Liguria (1684-1814)*, Compagnia dei Librai, Genova, 1992, pp. 18 e 47.

40 Paolo GIACOMONE PIANA e Riccardo DELLEPIANE, *Militarium*, Daner, Savona, 2003, p. 35; FORTI, *Fortificazioni ed ingegneri*, cit., p. 41.

di successione austriaca. In aggiunta persisteva la necessità di proteggere i bastimenti mercantili genovesi, offrendo loro sicuri e ben difesi rifugi, di fronte sia alla persistente minaccia barbaresca, sia alla minaccia dei corsari delle potenze europee in guerra. Corsari, quelli europei, che violavano sempre più di frequente la neutralità dei legni genovesi, in primo luogo quando questi, proprio in forza della loro neutralità, trasportavano merci appartenenti a mercanti nemici.

Nel secondo quarto del Settecento fu realizzata la batteria del Varignano, ubicata nella parte orientale dell'omonimo Lazzaretto, e furono progettati ulteriori miglioramenti alla fortezza di Santa Maria. L'esperienza traumatica della guerra di successione austriaca (1740-48; con la Repubblica coinvolta direttamente a partire dal 1745), con l'occupazione di Genova e della Riviera di Ponente, diede nuovo impulso a progetti di miglioramento delle opere esistenti e a nuove realizzazioni, tanto durante il conflitto che dopo la sua conclusione. Fu in questa fase che dall'opera dell'Ocapelata prese corpo il forte di Santa Teresa⁴¹. Il persistente problema del mancato controllo dell'accesso al Golfo fu affrontato nel 1756 con la proposta di accrescere il numero dei mortai in dotazione ai forti Santa Maria e Santa Teresa, senza però arrivare ad una soluzione⁴². La proposta si inseriva nel più ampio contesto di una revisione complessiva del sistema di difesa, a completamento della quale si sarebbe dovuto procedere anche ad una nuova riorganizzazione di carattere amministrativo, caldeggiata da Antoine-Frédéric Flobert, ingegnere militare francese al servizio della Repubblica⁴³. Una nuova fase di realizzazioni si aprì negli anni Novanta con le guerre della Rivoluzione, in risposta al pericolo che il Golfo fosse appetito dalle potenze in lotta. Ecco quindi completate, tra 1794 e 1795, le batterie di San Bartolomeo, della punta di Maralunga (nei pressi di Lerici), della Scuola e del Pozzale (nell'isola di Palmaria) e di San Pietro (a Portovenere)⁴⁴.

41 CEVINI, *La Spezia*, cit., p. 62; Amelio FARA, *La Spezia*, Laterza, Roma-Bari, 1983, pp. 22-23. Sul forte di Santa Teresa rimando a ID., *Il forte Santa Teresa nel golfo della Spezia*, ENEA, Lerici, 1986.

42 CORRADI, *La percezione del Golfo*, cit., p. 103; Amelio FARA, *Napoleone architetto nelle città della guerra in Italia*, Olschki, Firenze, 2006, p. 221.

43 FORTI, *Fortificazioni e ingegneri*, cit., pp. 145-148.

44 ID., «Le 'gite' nel Golfo della Spezia di Giacomo Brusco (1793-94). Dall'analisi topogra-

Nell'ultimo decennio del Settecento l'attenzione dei progettisti genovesi si concentrò soprattutto sulle isole della Palmaria e del Tino: ma le ristrettezze di bilancio della Repubblica non permisero alle nuove opere previste (batterie e trinceramenti) di superare la fase progettuale. Un'ultima batteria, dei Cappuccini, fu costruita nel 1798 per volere del governo della Repubblica Ligure (la repubblica sorella della Francia, nata nel 1797 dalle ceneri della Repubblica di Genova) in fondo al Golfo, a levante dell'abitato della Spezia, nella posizione già occupata da una precedente opera realizzata durante la guerra di Successione austriaca, al fine di dare maggiore profondità alla difesa⁴⁵

Conclusioni

La storia militare (e non solo) del Golfo della Spezia è indissolubilmente legata alla realizzazione dell'Arsenale Marittimo Militare della Regia Marina, oggi della Marina Militare. La progettazione dell'Arsenale, a partire dall'età napoleonica, ha attirato l'attenzione dei ricercatori e studiosi. I secoli precedenti sono rimasti, almeno parzialmente, in ombra: non che gli studi siano mancati, le monografie di Amelio Fara e Paolo Cevini – solo per citare gli esempi più significativi – lo dimostrano, ma è mancata ampiezza di prospettiva sotto il profilo strategico. Il motivo è legato, probabilmente, al fatto che le prospettive strategiche della Repubblica di Genova, il suo ruolo geopolitico nel sistema imperiale spagnolo tra XVI e XVII secolo, non fossero ancora stati oggetto di studio (a differenza, ad esempio, del suo ruolo cardine nel sistema finanziario spagnolo), e che fosse parimenti ancora poco nota la vitalità e la portata del commercio marittimo genovese, in un periodo in cui tradizionalmente la vocazione marittima della Repubblica era considerata declinante. Il mio contributo poggia le proprie basi sui lavori che hanno restituito alla realtà genovese d'età moderna la sua dimensione mediterranea, la sua vitalità marittima, il suo ruolo geopolitico e strategico nel

fica alla difesa marittima del Golfo», in Massimo QUAINI (cur.), Carte e cartografi in Liguria, Sagep, Genova, 1986, pp. 232-238.

45 FORTI, *Fortificazioni e ingegneri*, cit., pp. 247-250; CORRADI, *La percezione del Golfo*, cit., pp. 106-113; FARA, *Napoleone architetto*, cit., p. 222-223; ID., *La Spezia*, cit., pp. 29-30.

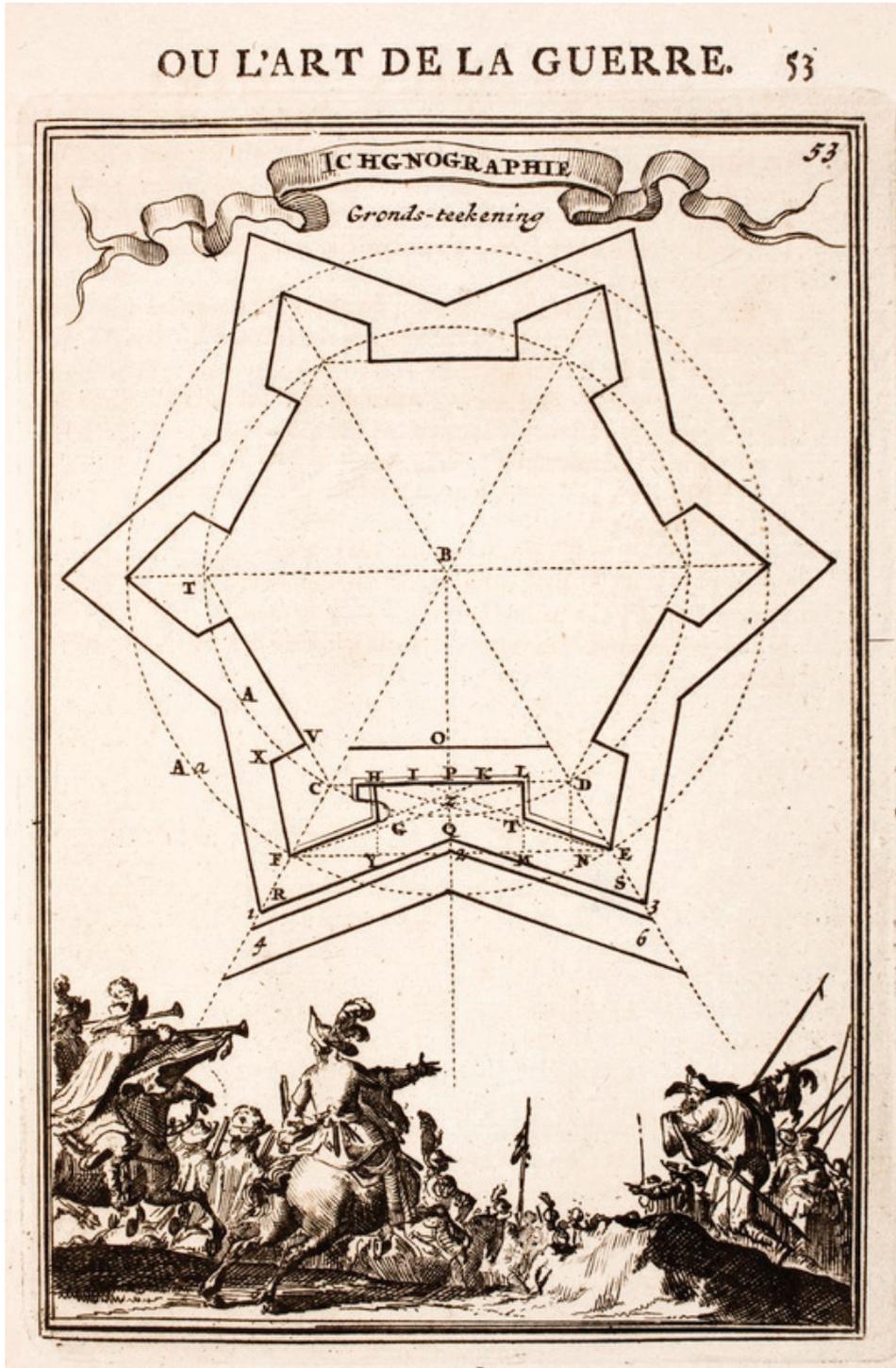
sistema imperiale spagnolo e nella guerra del XVI secolo, e ha quale finalità un allargamento della prospettiva nella storia del Golfo e del suo essere stata un'area di elevato valore strategico. Una prospettiva che non guarda alle realizzazioni di fortificazioni nel Golfo solo in relazione alla difesa locale, ma ad un contesto e a problematiche più complessi, in cui l'area del Golfo va studiata collocandola in una prospettiva di politica militare e politica marittima, di protezione e difesa del territorio e protezione e difesa della navigazione, di collocazione nell'impero spagnolo, di risposte alle minacce connesse alla guerra contro l'Impero ottomano nel XVI secolo, e in un contesto di perdurante centralità del commercio marittimo nell'economia genovese.

Nei secoli XVI-XVIII il Golfo, prima di diventare la sede dei progetti arsenalizzati napoleonico, sabauda e italiano, prima di diventare una cruciale fucina di potere marittimo con un complesso sistema fortificatorio eretto a sua difesa, ha avuto, quindi, valenze strategiche già significative: l'essere uno snodo fondamentale delle rotte liguri-tirreniche; l'essere, per la Spagna, una *puerta a la mar* di Milano, e uno scalo sulla rotta per Napoli e Palermo, alternativo a Genova e Finale; l'essere una potenziale porta d'ingresso al Dominio di Terraferma di Genova e un altrettanto potenziale centro d'operazioni per un invasore o per un nemico della Repubblica (e della Spagna) che volesse agire nel Mar Ligure e nell'Alto Tirreno. Queste valenze, tra XVI e XVIII, hanno fatto del Golfo un'area strategica cruciale nella politica militare e marittimo-commerciale della Repubblica di Genova e, in alcuni momenti, nella politica mediterranea e italiana della Spagna (sia nell'ambito del sodalizio ispano-genovese, sia in un contesto meramente spagnolo). Un'area per la cui difesa la Repubblica ha investito notevoli risorse finanziarie e militari, determinando la formazione, per stratificazione progressiva, di un sistema fortificatorio via via sempre più articolato e complesso. Uno sforzo significativo, soprattutto se messo in relazione con la modestia delle risorse fiscali e degli apparati militari ordinari della Repubblica; ivi escluso però quello fortificatorio, che proprio tra XVI e XVII secolo assume dimensioni notevoli. Qui va collocato questo sforzo, e il suo studio contribuisce ad arricchire e problematizzare l'immagine del sistema militare genovese in età moderna. L'immagine, consueta, è quella di un sistema militare di modesta entità; ed è aderente alla realtà, senza dubbio, per l'esercito regolare e per la marina (escludendo la componente navale privata al servizio della Spagna, tutt'altro che modesta nel XVI secolo). Ma

l'apparato fortificatorio si pone su scale di grandezza diverse, e contrasta con le modeste dimensioni del sistema militare: la piazzaforte di Genova, con una doppia cinta bastionata (la cinquecentesca e la seicentesca, quest'ultima lunga circa venti chilometri); le grandi fortezze di Savona e Gavi; la fortezza di Santa Maria nel Golfo della Spezia; le cittadelle-fortezze còrse di Ajaccio, Bastia, Bonifacio, Calvi e San Fiorenzo; in ultimo, il cordone di fortificazioni minori costiere (borghi murati, forti, castelli e torri), almeno duecentocinquanta, forse di più, distribuite lungo i mille chilometri di litorali della Corsica e i trecento della Liguria. È un complesso notevole, di grandi dimensioni, realizzato nel corso di circa un secolo per rispondere a tipologie di minacce diverse, che ha nel Golfo della Spezia una delle sue componenti fondamentali.



OU L'ART DE LA GUERRE. 53



Storia militare moderna

Articoli

- *Modernisation Theory and some of the conceptual flaws of the Early-Modern Military Revolution*, by JEREMY BLACK
- *L'Arte della guerra di Machiavelli e la letteratura militare del Cinquecento*, di MICHEL PRETALLI
- *Master and Commander. A Comparison between Machiavelli and Sunzi on the Art of War*, di ANDREA POLEGATO
- *Veterans of the War of Cyprus 1570-71. Captivity, Liberation and Restitution through their Recruitment into the Venetian Armed Forces. A First Approach*, by STATHIS BIRTACHAS and CHRYSOVALANTIS PAPADAMOU
- *Les chefs d'escadre des galères sous Louis XIV*, par ROBERTO BARAZZUTTI
- *La course française en Méditerranée (1630-1713)*, par ROBERTO BARAZZUTTI
- *Proteggere il commercio e difendere il Dominio. Il Golfo della Spezia nella politica militare della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)*, di EMILIANO BERI
- *Per l'archeologia militare degli antichi Stati Sabaudi*, di ROBERTO SCONFIENZA
- *Il Battaglione di Marina Toscano e la spedizione nel Coromandel*, di ANDREA TANGANELLI
- *Logistics and the Path to Military Mobility. Britain and the crucial advantage of naval strength, 1793-1815*, by JEREMY BLACK
- *La Divisione Teulié in Pomerania: l'inedito Rapporto delle Operazioni*, di GIORGIO GREMESE
- *Les 'Troupes de la Marine et des Colonies' e l'intervento francese in Messico*, di JEAN-BAPTISTE MUREZ

Recensioni /Reviews

- JEREMY BLACK, *Military Strategy: A Global History* [di VIRGILIO ILARI]
- LARRIE D. FERREIRO, *Hermanos de Armas. La intervención de España y Francia que salvó la independencia de los Estados Unidos* [por LEANDRO MARTÍNEZ PEÑAS]
- GREGORY HANLON, *European Military Rivalry, 1500-1750: Fierce Pageant* [by EMANUELE FARRUGGIA]
- VIRGILIO ILARI, *Clausewitz in Italia e altri scritti militari* [di ANDREA POLEGATO]
- VIRGILIO ILARI e GIANCARLO BOERI, *Velletri 1744. La mancata riconquista austriaca delle Due Sicilie* [di ROBERTO SCONFIENZA]
- ALEXANDER MIKABERIDZE, *The Napoleonic Wars. A Global History* [di DANIELE CAL]
- GERASSIMOS D. PAGRATIS (Ed.), *War, State and Society in the Ionian Sea (late 14th – early 19th century)* [by STATHIS BIRTACHAS]
- CARLOS PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, *El Real Cuerpo de Artillería de Marina en el siglo XVIII (1717-1800). Corpus legislativo y documental* [por MANUELA FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ]
- ROBERTO SCONFIENZA (cur.), *La campagna gallispana del 1744. Storia e archeologia militare di un anno di guerra fra Piemonte e Delfinato* [di PIERO CROCIANI]
- DANIEL WHITTINGHAM, *Charles E Callwell and the British Way in Warfare* [di LUCA DOMIZIO]
- William Dalrymple, *The Anarchy; the Relentless Rise of the East Indian Company* [by Jeremy Black].