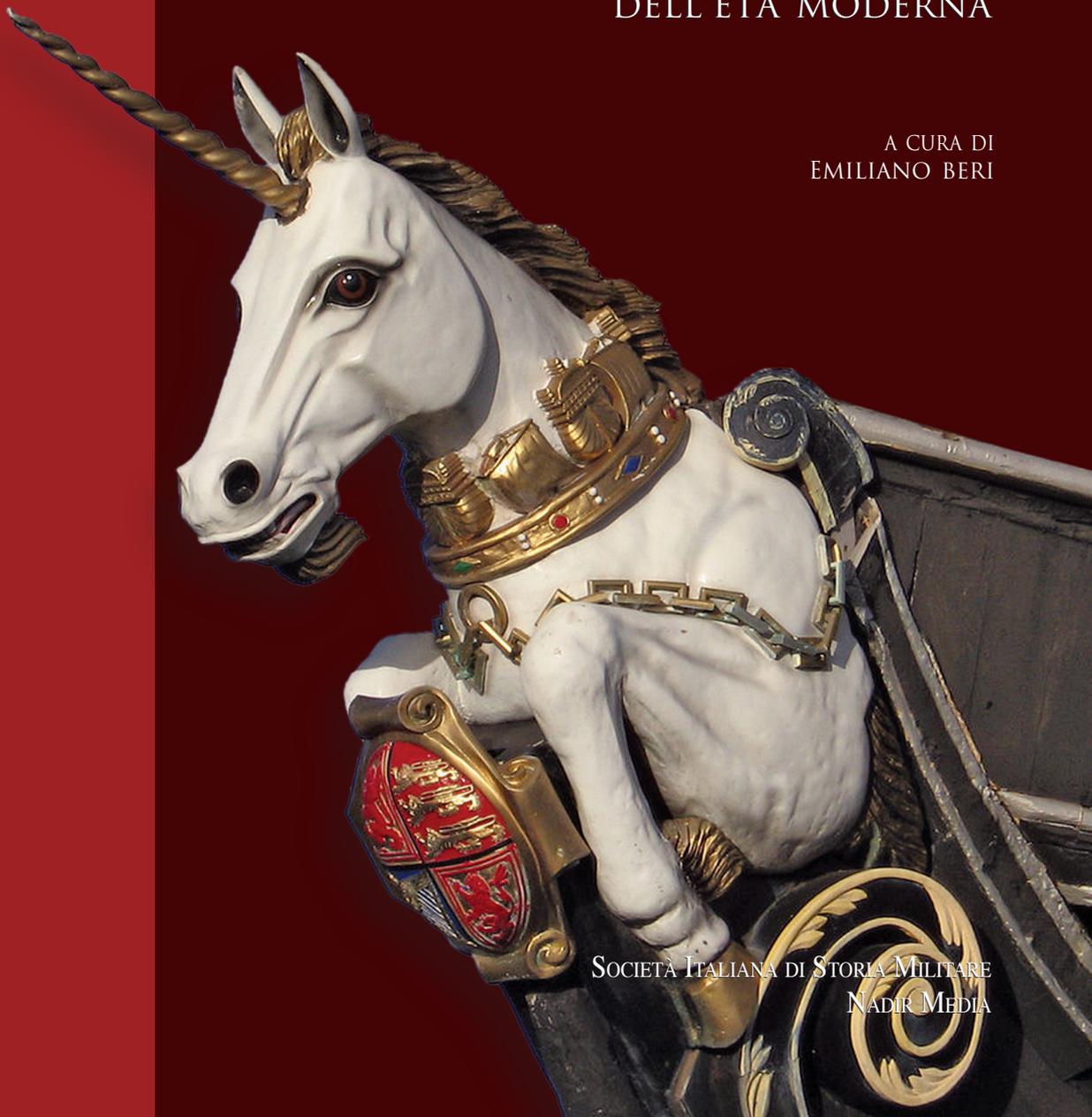


Dal Mediterraneo alla Manica

CONTRIBUTI ALLA STORIA NAVALE
DELL'ETÀ MODERNA

A CURA DI
EMILIANO BERI



SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE
NADIR MEDIA

FVCINA DI MARTE

COLLANA DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

Direzione

Virgilio ILARI
Società Italiana di Storia Militare

Comitato scientifico

Ugo BARLOZZETTI
Società Italiana di Storia Militare

Giuseppe DE VERGOTTINI
Emerito Università di Bologna

Jeremy Martin BLACK
University of Exeter

Mariano GABRIELE
Società Italiana di Storia Militare

Gastone BRECCIA
Università degli Studi di Pavia

Gregory HANLON
Dalhousie University

Giovanni BRIZZI
Emerito Università di Bologna

John Brewster HATTENDORF
U.S. Naval War College

Flavio CARBONE
Società Italiana di Storia Militare

Anna Maria ISASTIA
Associazione Nazionale Reduci

Simonetta CONTI
Università della Campania L. Vanvitelli

Carlo JEAN
Istituto di Studi Strategici

Piero CROCIANI
Società Italiana di Storia Militare

Vincenzo PEZZOLET
Arma dei Carabinieri

Giuseppe DELLA TORRE
Università degli Studi di Siena

Donato TAMBLÉ
Soprintendente archivistico

Piero DEL NEGRO
Università di Padova

Germana TAPPERO MERLO
Società Italiana di Storia Militare

FVCINA DI MARTE

COLLANA DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE



L'expérience historique a favorisé la prise de conscience théorique. La raison, effectivement, ne s'exerce pas dans le vide, elle travaille toujours sur une matière, mais Clausewitz distingue, sans les opposer, la conceptualisation et le raisonnement d'une part, l'observation historique de l'autre.

R. ARON, *Penser la guerre*, 1976, I, p. 456

Fondata nel 1984 da Raimondo Luraghi, la Società Italiana di Storia Militare (SISM) promuove la storia critica della sicurezza e dei conflitti con particolare riguardo ai fattori militari e alla loro interazione con le scienze filosofiche, giuridiche, politiche, economiche, sociali, geografiche, cognitive, visive e letterarie. La collana *Fvcina di Marte*, dal titolo di una raccolta di trattati militari italiani pubblicata a Venezia nel 1641, affianca la serie dei Quaderni SISM, ricerche collettive a carattere monografico su temi ignorati o trascurati in Italia. Include monografie individuali e collettive di argomento storico-militare proposte dai soci SISM e accettate dal consiglio scientifico.

[Vai al contenuto multimediale](#)

Dal Mediterraneo alla Manica

CONTRIBUTI ALLA STORIA NAVALE
DELL'ETÀ MODERNA

A CURA DI
EMILIANO BERI

PROPRIETÀ LETTERARIA

tutti i diritti riservati:

Vietata anche la riproduzione parziale senza autorizzazione.

ma gli Autori conservano il diritto di pubblicare altrove

il proprio contributo

© 2022 Società Italiana di Storia Militare

Nadir Media Srl

ISBN: 978-88-944369-5-2



Progetto grafico e realizzazione: Antonio Nacca

Stampa: Nadir Media - Roma

info@nadirmedia.it

Indice

- 009 Introduzione
 di EMILIANO BERI
- 017 Gli autori
- 019 La strada verso Algeri. La guerra mediterranea del 1537-1540
 tra la Lega Santa e gli ottomani
 di SIMONE LOMBARDO
- 067 From Lepanto to Lemnos. The evolution in the employment
 of galleasses in the Venetian navy
 di GUIDO CANDIANI
- 107 L'ammiraglio e il generale. Federico e Ambrogio Spinola
 da Genova alle Fiandre
 di EMILIANO BERI
- 135 La poliedrica morfologia di un sistema difensivo costiero.
 Il caso del Golfo di Dianò di fronte ai Barbareschi (secc. XVI-XVIII)
 di FILIPPO ASTORI
- 169 L'evoluzione tattica della marina inglese alla vigilia
 della Seconda guerra anglo-olandese.
 Il processo di formalizzazione della linea di fila
 di MARCO MOSTARDA
- 215 Pubblici nemici sul mare. La corsa europea nel Mar Ligure
 tra Seicento e Settecento attraverso la documentazione genovese
 di GIORGIO TOSO
- 247 Le campagne antipirateria nel Mar Egeo della Marina
 del Regno di Sardegna tra il 1826 e il 1828
 di ALDO ANTONICELLI
- 283 Dalla vela al vapore. La trasformazione tecnologica
 della Marina delle Due Sicilie
 di MICHELE LACRIOLA

Introduzione

Uno sguardo sulla guerra navale in età moderna

di EMILIANO BERI

Tra Quattrocento e Cinquecento

L'età moderna inizia convenzionalmente nel 1492 quando tre piccoli velieri, due caravelle e una nave, salpati dalla costa atlantica spagnola, raggiunsero il Nuovo Mondo. Non è un caso che si tratti di tre velieri: l'impresa di Colombo si colloca alla fine di un secolo, il Quattrocento, in cui i velieri sono stati protagonisti. Lo sono stati sia nell'ambito marittimo, nel traffico commerciale e nei viaggi di esplorazione, che in quello navale. In quest'ultimo ambito, quello della guerra sul mare, la nave – il grande veliero tondo d'alto bordo a tre o quattro alberi armati con vele quadre e latine (l'armo velico, per l'appunto, «a nave») – ha vissuto una fase di affermazione a fianco, e a volte in luogo, della galea, il tradizionale bastimento da guerra del Medioevo. Un'affermazione parziale però, perché la nave del Quattrocento, e del Cinquecento, non era ancora quella tipologia nautica equilibrata ed efficace che formerà il nerbo delle marine da guerra tra Seicento e Settecento. Aveva dei pregi: era alta di bordo, come un castello galleggiante, e rispetto alla galea era superiore per autonomia e potenza di fuoco, perché poteva imbarcare in maggior quantità artiglieria (la nuova artiglieria a polvere da sparo) e rifornimenti, e operava con un equipaggio numericamente meno consistente, ossia con minori costi di esercizio. Ma aveva anche dei limiti: era un bastimento particolarmente adatto alla navigazione oceanica, e più in generale d'alto mare, ma meno a quella mediterranea e a quella costiera, in un momento storico in cui le operazioni navali si sviluppavano principalmente in prossimità della costa e il Mediterraneo non aveva ancora perso la sua centralità. Non solo, era un bastimento dotato di una debole capacità di eseguire manovre complesse in formazione, poco adatto ad operare in squadra, in grado, quindi, di sfruttare solo parzialmente i suoi pregi, in primo luogo la notevole potenza di fuoco.

Questi limiti, però, non hanno rappresentato un *handicap* per l'affermazione della nave sugli oceani; anzi, la sua potenza di fuoco, la sua capacità di naviga-

re sfruttando i venti costanti e la sua ampia autonomia operativa ne hanno fatto la protagonista dell'espansione globale europea e delle guerre combattute nei mari del Nord Europa e negli oceani. Tra XV e XVI secolo le navi e le caravelle portoghesi sono state la chiave del successo portoghese nell'Oceano Indiano. Le flotte spagnole che si muovevano attraverso l'Atlantico, tra America ed Europa, erano formate da una particolare tipologia di nave, il galeone. Le guerre nel Baltico – di cui sono state protagoniste le monarchie scandinave, Lubecca e la Polonia – hanno avuto per protagonisti navi e galeoni; e navi e galeoni sono state parimenti protagonisti dello scontro tra Spagna e Inghilterra, che ha avuto il suo culmine nella fallita invasione spagnola del regno di Elisabetta I del 1588.

Ma nel Cinquecento la guerra navale è stata anche, e soprattutto, mediterranea. Il Mediterraneo era il mare su cui si affacciavano le realtà economicamente più sviluppate e in cui si sono scontrate le grandi potenze dell'epoca: l'Impero ottomano e la Spagna, con Venezia e la Francia quali attori co-protagonisti. “Spagna”, peraltro, è riduttivo: la grande antagonista dell'Impero ottomano nel Mediterraneo del XVI secolo è stata la monarchia composita degli *Austrias*, di Carlo V e di Filippo II. Un complesso di stati, accumulati dall'aver lo stesso sovrano, che comprendeva – rimanendo nella dimensione più propriamente marittima e navale – anche il regno di Napoli e quello di Sicilia, oltre alla Sardegna, e a cui Genova, come alleata organica, forniva capitali, galee, quadri di comando ed equipaggi. Un tema, quello del connubio tra la monarchia degli *Austrias* e Genova, che affronto nel mio contributo a questo volume in una prospettiva poco nota, quella dei fratelli Spinola, Federico e Ambrogio. Il primo, ammiraglio della flotta spagnola nelle Fiandre, ben poco conosciuto; il secondo celebre come generale ma dei cui progetti navali, sviluppati in simbiosi col fratello, si sa ben poco.

Nel Mediterraneo la nave si era affermata nel Quattrocento come legno da guerra a fianco della galea. In diverse occasioni la flotta genovese aveva combattuto, e vinto, puntando sulle navi. Analoga configurazione aveva avuto, in più occasioni, la flotta aragonese. Flotte miste di galee e navi si erano affrontate nella prima e nella seconda guerra turco-veneziana (1463-1479 e 1499-1503). Nella terza – collocata a un trentennio di distanza dalla seconda (1537-1540) – Venezia si alleò con Carlo V, re di Spagna e Sacro Romano Imperatore. Ed ecco un punto di svolta che complica l'immagine, molto diffusa, di una continuità, lineare e progressiva, nell'affermazione della nave come *capital ship* delle marine da guerra d'età moderna. Nella battaglia della Prevedsa (1538) si manifestarono tutti i limiti della nave come legno da guerra mediterraneo, limiti che determinavano criticità nella capacità di coordinamento tattico di una flotta for-

mata da navi e galee. È un tema su cui pone l'accento Simone Lombardo ne *La strada verso Algeri*, il contributo, dedicato alla guerra del 1537-1540, che apre il volume. Non è un caso se da questo momento, e fino alla fine del secolo, la guerra navale nel Mediterraneo è stata combattuta da flotte di galee, con le navi relegate al supporto logistico. La battaglia di Lepanto (1571) tra ottomani e Lega Santa, uno scontro tra due grandi flotte di galee senza la presenza di navi, è l'esempio massimo. Spagna, Impero ottomano e Venezia nelle guerre mediterranee del Cinquecento hanno avuto forze navali formate in primo luogo da flotte di galee statali. Flotte di grandi dimensioni che, pur essendo caratterizzate da configurazioni organizzative diverse, e non prive di elementi ibridi pubblico-privati (ad esempio l'asiento-noleggio di galee nel caso spagnolo), rappresentano le prime grandi marine da guerra permanenti dell'età moderna, e sono state costruite sulla galea quale *capital ship*.

Nel Mediterraneo l'accantonamento temporaneo della nave ha avuto in primo luogo motivazioni di carattere operativo e tattico. In questo mare si combatteva solo nella buona stagione, quando l'assenza e l'incostanza del vento sono frequenti. La navigazione era essenzialmente costiera, e lo era ancor di più, come ho già sottolineato, nelle operazioni navali: le flotte si muovevano a ridosso del litorale e le battaglie venivano combattute con un fianco appoggiato alla costa. Era un tipo di guerra per cui la galea, in questo momento, era più adatta della nave. La galea aveva remi e vele, la sua propulsione non dipendeva esclusivamente dal vento come quella della nave, ed era più agile: manovrava ottimamente in formazione, imbarcava meno artiglieria ma riusciva ad utilizzarla meglio della nave. Aveva una limitata capacità di carico, ma l'utilizzo di navi mercantili noleggiate come supporto logistico risolveva il problema, tanto in termini di autonomia quanto di capacità di proiezione della forza attraverso il mare (perché le navi trasportavano i rifornimenti che permettevano d'ampliare il raggio operativo delle galee e l'artiglieria, e la maggior parte della fanteria, destinate alle operazioni terrestri).

Alle motivazioni di ordine operativo e tattico vanno aggiunte quelle di carattere organizzativo. Le flotte da guerra del Quattrocento prendevano corpo, in primo luogo, attraverso il noleggio di bastimenti mercantili. Nell'ambito di marinerie, come quella genovese e quella aragonese, dove la nave si era affermato a fianco e in luogo della galea, ecco che la mobilitazione delle risorse marittime per la guerra non poteva che dare forma a flotte militari strutturalmente non molto dissimili da quelle mercantili, con navi a fianco delle galee, e con navi al posto delle galee. Nel Mediterraneo del Cinquecento l'affermazione di marine da guerra statali, formate da unità in servizio permanente (e, nel

caso veneziano, da una grande riserva di unità statali pronta per essere messa in servizio all'occorrenza), ha spezzato la correlazione marina mercantile-flotta da guerra sotto il profilo nautico e ha avuto come conseguenza la scelta, quale *capital ship*, del bastimento ritenuto migliore per la guerra: la galea. E se spostiamo lo sguardo sull'ultimo trentennio del secolo non dobbiamo dimenticare la galeazza. Un legno veneziano celebre per il ruolo avuto nella battaglia di Lepanto ma finora ben poco studiato fuori dal contesto di questa battaglia, a cui Guido Candiani ha voluto dedicare il suo contributo a questo volume, affrontandone le origini, l'affermazione e l'evoluzione, in una prospettiva di ampio respiro cronologico e tematico. E lo ha fatto per evidenziare la distanza tra immagine e realtà: dopo la grande vittoria di Lepanto, e per oltre un secolo, le galeazze assusero a simbolo del potere navale veneziano, enfatizzate dalla propaganda della Repubblica quale strumento chiave nelle operazioni navali, ma la realtà fu molto meno brillante.

Il Seicento

È nel Seicento che la nave si afferma come *capital ship* delle flotte da guerra. Già a partire dagli esordi del secolo ci troviamo di fronte a navi con un armo velico arricchito, capaci di sfruttare meglio il vento. Dalla tipologia del galeone (in primo luogo dell'agile galeone nordico) in questo secolo prende corpo il vascello, la «nave di linea», attraverso una fase di sviluppo lunga decenni. Quasi parallelamente si afferma anche la fregata, un veliero a tre alberi armato a nave, più leggero del vascello. Nasce nel primo decennio del secolo nelle Fiandre dall'alleggerimento-snellimento del galeone («fregata a galeone»), in un teatro dove era presente anche la galea e dove avevano agito con efficacia, in precedenza, altre tipologie di bastimenti a doppia propulsione vela-remo, caratterizzati da linee snelle e pescaggio modesto. Bastimenti imparentati con quella che sarà la «fregata-galera», o «nave-galera», del Sei-Settecento, un bastimento d'alto bordo leggero, con armo a nave e propulsione remica ausiliaria.

Il teatro fiammingo è quello della guerra tra Spagna e la Repubblica delle Province Unite, «l'Olanda». Una guerra lunga ottant'anni (1567-1648) nell'ambito della quale l'Olanda ha intrapreso il percorso d'ascesa al rango di grande potenza navale. È una guerra che è stata combattuta con navi e con galee, queste ultime particolarmente adatte alle acque fiamminghe, costellate di bassi fondali, e al sistema di fiumi e canali che caratterizzava, e caratterizza ancor oggi, i Paesi Bassi. È una guerra che ha coinvolto anche gli inglesi, nemici della Spagna e alleati degli olandesi, in cui la nave è diventata progressivamente protagonista,

in cui è evoluta, generando le premesse per successivi mutamenti organici nella tattica di combattimento (successivi perché l'innovazione tattica segue, anche con tempistiche notevolmente differite, l'evoluzione tecnologica).

Il Seicento è il secolo in cui si è affermata la battaglia navale tra file parallele di vascelli, caratterizzata dal cannoneggiamento a distanza, finalizzato a neutralizzare la capacità bellica dei legni nemici, in primo luogo disalberandoli, piuttosto che ad affondarli. È la tattica della «linea di fila», al cui sviluppo, e alla cui formalizzazione, è dedicata la riflessione proposta nel contributo di Marco Mostarda. Il veliero da guerra del Seicento, inizialmente definito ancora galeone, poi vascello e «nave di linea» – ossia nave con potenza di fuoco sufficiente al suo schieramento nella linea di fila – era un bastimento a due o tre ponti di batteria, progressivamente oggetto di una classificazione, per rango decrescente (primo, secondo, terzo ecc.), correlata al numero di cannoni imbarcati. È il veliero protagonista delle tre guerre anglo-olandesi (1652-1654, 1665-67, 1672-74), i tre conflitti che hanno visto la progressiva affermazione di flotte formate da navi da guerra statali, con i mercatili armati sempre più relegati al ruolo di comprimari, alla corsa e al servizio nelle squadre navali, al contempo mercantili e da guerra, delle compagnie commerciali privilegiate.

Nel Seicento la nave, nella forma del vascello e della fregata, si è affermata anche nel Mediterraneo, diventando, progressivamente, la *capital ship* delle flotte da battaglia: penso ad esempio a quella veneziana, impegnata contro gli ottomani nella guerra di Candia (1645-1669) e nella due guerre di Morea (1684-1699 e 1714-1718). La galea però non è scomparsa: con i suoi parenti (la galeotta, la mezza galera, il brigantino a vela latina ecc.), e insieme ad altri bastimenti a remi e vela principalmente latina (il più celebre dei quali sarà, nel secolo successivo, lo sciabecco), è rimasta protagonista delle operazioni anfibie e, soprattutto, della guerra di corsa, in primo luogo della corsa (e controcorsa) barbaresca, un fenomeno di lungo periodo, che ha caratterizzato profondamente il Mediterraneo per tutta l'età moderna.

Alla guerra di corsa, barbaresca ed europea, sono dedicati i contributi di Filippo Astori e Giorgio Toso, accumulati dalla prospettiva di lungo periodo – trisecolare (XVI-XVIII sec.) nel primo caso, bisecolare (XVII-XVIII sec.) nel secondo – ma differenti per prospettiva visuale: più propriamente navale nel caso di Toso, essenzialmente litoranea nel caso di Astori, perché la guerra navale non è esclusivamente “liquida”, ha anche una dimensione terrestre, anzi molteplici dimensioni terrestri, e quella della difesa dalle incursioni anfibie dei corsari barbareschi, trattata da Astori, è una di queste. Alla guerriglia navale – corsa,

pirateria, polizia marittima – è dedicato anche il contributo di Aldo Antonicelli, concentrato su un caso studio ottocentesco, quello della protezione del traffico marittimo nel Levante mediterraneo, durante la rivoluzione greca, da parte della marina del Regno di Sardegna. Un contributo che ci mostra la dimensione navale di uno stato italiano preunitario la cui conoscenza, sotto il profilo storico-militare, è essenzialmente ancorata alla dimensione terrestre, all'esercito, con ben pochi studi dedicati alla marina.

Il Settecento

Il Settecento è – in una prospettiva che non deve essere intesa come uniforme e lineare – il punto d'arrivo del percorso di trasformazione della guerra navale e degli apparati marittimo-militari degli stati europei. In questo secolo, all'interno di uno scenario dominato dal lungo, reiterato, scontro tra Gran Bretagna e Francia, hanno preso definitivamente corpo, secondo una configurazione organica perfezionata, marine militari permanenti, con squadre da battaglia formate da navi di linea e contingenti deputati alla polizia marittima, alla corsa e alle operazioni ausiliare, costituiti da una molteplicità di bastimenti minori: in primo luogo fregate, corvette (legno armati a nave più leggeri delle fregate) e brigantini a vela quadra (anche nelle versioni con propulsione remica ausiliaria), ma anche altre tipologie (fianco, ancora, in alcuni casi, galee e galeotte, o mezza galere), con una non trascurabile presenza di mercantili armati.

La struttura di una marina militare è correlata alle prospettive strategiche dello stato di cui è espressione quale apparato deputato alla guerra sul mare. Tra Sei e Settecento nell'ambito di realtà politiche minori, la cui prospettiva era ben lontana da quella delle grandi potenze – penso, ad esempio, ad alcuni stati italiani: la Repubblica di Genova, la Toscana, lo Stato pontificio, il Regno di Sardegna –, presero corpo marine in cui la squadra da battaglia era secondaria, marginale o, in casi limite, assente, e in cui era dominante la componente deputata alle operazioni a bassa intensità, alla guerriglia navale: corsa e polizia marittima. A questi casi dobbiamo aggiungere quelli in cui la componente da battaglia, formata da unità di linea, prese corpo, almeno inizialmente, come strumento di deterrenza navale nei confronti di una minaccia a bassa intensità, quella corsara barbaresca. È il caso della Corona (dal 1816 Regno) delle Due Sicilie, la cui politica navale tra Settecento e Restaurazione, se si eccettua la fase napoleonica, ha una marcata connotazione antibarbaresca. È il caso del Regno di Sardegna, soprattutto a partire dal 1815 (con solo un accenno nel Settecento), in relazione alla «strategia dei trattati»: la sottoscrizione di accordi diplomatici

con i sovrani barbareschi, garantiti dalla deterrenza navale, ossia dalla minaccia di azioni offensive, quantomeno dimostrative, correlate al possesso di una squadra da battaglia. Trattati, di pace, che davano protezione al traffico mercantile nella misura in cui determinavano la fine di quello stato di guerra da cui dipendeva l'esistenza della corsa.

Tra Restaurazione e rivoluzione (industriale)

La fine delle guerre napoleoniche (1815) ha segnato sia il successo della Gran Bretagna nel confronto, secolare, con la Francia, sia l'inizio di una nuova fase di mutamento nella guerra navale. Nel giro di pochi decenni la Rivoluzione industriale ha portato le marine militari nel turbine di una vorticosa evoluzione tecnologica che ha preso avvio dalla propulsione, con l'introduzione del vapore (prima sfruttato attraverso le ruote a pale, poi attraverso l'elica), per allargarsi all'artiglieria e alla cantieristica, a partire dalla comparsa della nave corazzata (prima a scafo ligneo, poi in ferro). Un'evoluzione rapida, compressa nell'arco di meno di un secolo, che a partire dal veliero da guerra, nave di linea o bastimento minore che fosse, ha portato dapprima a forme ibride vela-vapore – l'avviso e la pirofregata a ruote, il pirovascello e la pirofregata a elica – e poi, nel cammino verso il Novecento, alla scomparsa della vela e all'affermazione delle navi da guerra dell'evo contemporaneo (la corazzata, l'incrociatore, la torpediniera ecc...).

Lo sviluppo delle marine dell'età contemporanea – ossia il percorso che si dipana, grossomodo, oltre la metà dell'Ottocento – esula da una trattazione che ha per oggetto l'età moderna. Ma la fase di transizione dalla modernità alla contemporaneità navale, che ha preso corpo nella prima metà del secolo, in primo luogo attraverso l'introduzione del vapore, non può che farne parte, ed è affrontata, in questo volume, attraverso il contributo di Michele Lacriola sulla marina del Regno della Due Sicilie. La marina di uno stato regionale, la cui prospettiva politica e strategica, e i cui mezzi economici e tecnici, erano molto lontani da quelli delle grandi potenze europee, a partire dalla Gran Bretagna e della Francia, protagoniste dell'innovazione in ambito navale. Una marina all'interno della quale, quindi, la svolta tecnologica è stata complessa, in relazione a scelte correlate alla possibilità e alla convenienza di investire, massicciamente e rapidamente, nell'innovazione.

Ho voluto offrire questo brevissimo affresco sulla guerra navale nell'età moderna – generico, per nulla esaustivo, anzi necessariamente lacunoso, come ogni esposizione di sintesi – per permettere al lettore di collocare i contributi raccol-

ti in questo volume nell'articolato e complesso percorso marittimo-navale compreso tra la fine Quattrocento e la metà dell'Ottocento. L'intenzione è quella di facilitare l'individuazione, la contestualizzazione e una più ampia comprensione di quei nuclei tematico-concettuali che gli autori, tra la molteplicità di aspetti e contenuti propri della storia navale, hanno voluto sviluppare. Non mi resta che concludere ringraziando Virgilio Ilari, Presidente della Società Italiana di Storia militare, a cui devo non solo l'idea di questo volume, ma anche la possibilità di realizzarlo, e il Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova, fondato 10 anni or sono, il 18 gennaio 2012, da Luca Lo Basso e Guido Candiani, a cui devo la rete di relazioni, scientifiche e personali, e gran parte delle competenze che mi hanno permesso di dare corpo a questo progetto.

Serra Riccò, 18 gennaio 2022

Gli autori

ALDO ANTONICELLI è un ricercatore indipendente, membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova. Si occupa di storia della Marina del Regno di Sardegna prevalentemente in relazione al XIX secolo

FILIPPO ASTORI è dottorando di ricerca in Storia, Beni Culturali e Studi Internazionali presso l'Università di Cagliari ed è membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova. Si occupa di storia marittima ligure e tirrenica

EMILIANO BERI è professore associato di Storia moderna presso l'Università di Genova, dove insegna Storia militare. È membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dello stesso ateneo. Si occupa prevalentemente di storia navale e militare del Mediterraneo tra XVI e XIX sec.

GUIDO CANDIANI è professore associato di Storia moderna presso l'Università di Padova dove insegna Storia marittima e navale. È membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova. Si occupa prevalentemente della storia navale della Repubblica di Venezia

MICHELE LACRIOLA ha conseguito il titolo di dottore di ricerca in Studi Letterari, Linguistici e Storici presso l'Università di Salerno. È membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova. Si occupa di storia della Marina del Regno delle Due Sicilie e di Public History

SIMONE LOMBARDO è dottorando di ricerca in Studi Umanistici all'Università Cattolica di Milano. È membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova. Si occupa di storia del Mediterraneo nel Basso Medioevo e nel XVI secolo

MARCO MOSTARDA è un ricercatore indipendente, membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova. Si occupa prevalentemente di storia navale inglese e britannica, con particolare attenzione per la *Age of Sail*

GIORGIO TOSO è dottorando di ricerca in Studio e valorizzazione del patrimonio storico, artistico-architettonico e ambientale presso l'Università di Genova. È membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dello stesso ateneo. Si occupa prevalentemente di storia navale e marittima ligure per i secoli XVII e XVIII



*Replica della galea Réal, ammiraglia del capitano generale
del mare di Spagna Don Giovanni d'Austria nel 1571*
(Maritime Museum Barcelona - © Ad Meskens / Wikimedia Commons)

*La strada verso Algeri*La guerra mediterranea del 1537-1540
tra la Lega Santa e gli ottomani

di SIMONE LOMBARDO

ABSTRACT – The Mediterranean conflict of 1537-1540 has often taken a back seat in historiography, despite the important role it played during the sixteenth century. The war, which has been reconstructed primarily on an eventual basis, involved Venice, the Papal States, the Habsburg Empire and its Italian satellites such as Genoa in the formation of an Holy League, which confronted the Ottomans and the Barbary pirates mainly on the sea. The clash exposed the fractures within the Christian camp, which would have future consequences. The main event was perhaps the Battle of Prevesa in 1538, which had more of an impact on propaganda than a real one. The war shook the geopolitical balance of the Mediterranean: while the Adriatic had ceased to be the “Gulf of Venice”, the failure of the Holy League had created a growing distrust of a unique Christian side. Venice and the Habsburg Empire were moving towards different goals and strategies, making it difficult for them to work together, at least until Lepanto. The campaigns of 1537-1540 laid the conditions for the Sultan’s fleets to enter the Eastern Mediterranean, joining their forces to the Barbary potentates and giving rise to decades of coastal insecurity. The events of those years also introduced some technical rethinks from the point of view of maritime operations, such as the difficulty of collaboration in battle between galleys and sailing ships, made evident at Prevesa. The war of 1537-1540 showed the great increase of the fleets, which was maintained in the following decades, and coincided with the introduction of a new rowing system. But, in spite of everything, in the absence of great battles, the war ended in nothing. Rather, it paved the way for the Algiers disaster of 1541, that was the true watershed for Charles V’s disengagement in the Mediterranean.

KEYWORDS: PREVESE, HOLY LEAGUE, 16TH CENTURY MEDITERRANEAN, MARITIME WARFARE

Introduzione

La raffigurazione di Carlo V che, come un soldato tra le trincee, andava all'assalto della Goletta, era intessuta in fili d'oro. L'impresa di Tunisi del 1535 era stata il soggetto di una serie impressionante di arazzi, commissionati dalla corte imperiale e collocati nell'Alcázar di Siviglia¹. Si trattava dell'apice della gloria dell'Asburgo nel Mediterraneo. Solo una manciata di anni dopo, la stessa epopea del «Carolus Africanus» sembrava essersi infranta sugli scogli di Algeri, con la disastrosa spedizione del 1541². Questi due estremi, di vittoria e sconfitta, rappresentano i poli opposti della parabola di Carlo nella guerra all'infedele: tra di essi si colloca il momento peculiare della guerra del 1537 tra la Lega Cristiana e le flotte turco-barbaresche. Si tratta di un conflitto poco indagato dalla storiografia e che sembra invece essenziale per il cambiamento degli equilibri geopolitici, come già notato da Gennaro Varriale. Le operazioni di quegli anni paiono infatti aver creato le condizioni per l'ingresso della flotta ottomana nel bacino occidentale del Mediterraneo, permettendo il superamento della

1 Intendo ringraziare Emiliano Beri, Luca Lo Basso e Paolo Calcagno per la strada intrapresa anni fa, che ha portato a questo lavoro. Dedicato a Edoardo Pio, Marco Libbi, Giovanni Materno, Simo Frega, Mattia Nassano, Gabriele Maurelli, Francesco Grade, Bengio Lonato e a tutti i corsari incontrati a Genova.

Una serie di dodici giganteschi arazzi era stata commissionata nel 1546 dalla sorella dell'imperatore, Maria d'Ungheria, al fiammingo Jan Cornelisz Vermeyen. Al pittore, che nel 1535 aveva accompagnato personalmente l'Asburgo nell'impresa africana, era stato assegnato l'incarico di disegnare i cartoni su cui vennero basati i tappeti, intessuti con i migliori materiali, senza badare a spese. Il ciclo di dipinti su cartone era poi stato affidato al tessitore Wilhelm de Panne-maker, che aveva terminato l'opera nell'aprile 1554. Per la realizzazione dei tappeti fu ordinato di utilizzare una gamma di materiali estremamente pregiati, dalla seta di Granada a sette tipi di filo d'oro e tre di filo d'argento, segno dell'importanza che si dava alla narrazione dell'impresa. Hendrik J. HORN, *Jan Cornelisz Vermeyen. Painter of Charles V and his Conquest of Tunis*, Doornspijk, Davaco, 1989. Con un preciso programma propagandistico e iconografico era mostrata e mitizzata l'immagine del difensore della Cattolicità, unico baluardo contro un nemico minaccioso. Si veda: Antonio GOZALBO, «Tapices y crónica, imagen y texto: un entramado persuasivo al servicio de la imagen de Carlos V», *Potestas*, 9 (2016), pp. 109-134.

2 Sulla spedizione di Algeri del 1541: Daniel NORDMAN, *Tempête sur Alger: l'expédition de Charles Quint en 1541*, Saint-Denis, Bouchène, 2011; Arturo PACINI, «Algeri 1541: problemi di pianificazione strategica di un disastro annunciato», in Carlo BITOSI, Marta CALLERI e Antonella ROVERE (cur.), *Ianuensis non nascitur sed fit. Studi per Dino Puncuh*, Genova, Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 2019, pp. 965-992. Si veda anche: María José RODRIGUEZ SALGADO, «¿Carolus Africanus?: el Emperador y el turco», in José MARTÍNEZ MILLÁN (ed.), *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558). Congreso Internacional, Madrid, 3-6 de julio de 2000*, I, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, pp. 487-531.

barriera dell'Adriatico e la congiunzione con le squadre barbaresche. La via che avrebbe portato alla sconfitta di Algeri e alla lunga stagione di Lepanto iniziava all'indomani della vittoria tunisina³. Nonostante la sua incidenza nel cambiamento degli assetti politici, il dettaglio delle campagne marittime del 1537-1540 è passato in secondo piano in molte delle analisi di lungo respiro sui conflitti del Mediterraneo cinquecentesco⁴. La guerra della Lega Santa, che aveva coinvolto Venezia, lo stato pontificio, l'impero asburgico con i suoi domini ispano-italiani, i satelliti e gli alleati sul mare come Genova, aveva messo in luce fratture di lunga data all'interno dello schieramento cristiano. L'evento principale di questo scontro era stata la battaglia di Prevesa del 1538, il cui impatto reale – più che propagandistico – andrebbe ridimensionato in ambito storiografico. Lo stesso conflitto aveva vissuto momenti contraddittori come le trattative segrete tra gli agenti di Carlo V e Khayr al-Din Barbarossa, per tentare di convincere il corsaro musulmano a entrare al servizio dell'imperatore cattolico. Nonostante la discrezione delle negoziazioni, esse avevano suscitato un discreto scalpore tra le coscienze cristiane⁵.

Mi intendo soffermare in questo contributo, tuttavia, sulle operazioni svolte all'indomani di Prevesa, dalla conquista e perdita di Castelnuovo, agli scontri navali fino agli sbarchi africani del 1540. Occorre ricordare che la guerra marittima, nel corso del XVI secolo, era una guerra di stampo anfibio, in cui le operazioni terrestri e navali erano strettamente correlate. I conflitti mediterranei, dal tardo Medioevo alla piena Età Moderna, vedevano la collaborazione di galee e

3 Gennaro VARRIALE, *Arrivano li turchi. Guerra navale e spionaggio nel Mediterraneo (1532-1582)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2014, p. 112. Si veda anche Colin IMBER, «The navy of Suleyman The Magnificent», *Archivum Ottomanicum*, 6 (1980), pp. 211-282.

4 Segnalo a riguardo la tesi di dottorato inedita di Álvaro Casillas Pérez, discussa presso l'Universidad de Alcalá e l'Università degli Studi di Genova (2021).

5 Sulla vicenda, a tratti sorprendente e su cui sono stati condotti finora studi parziali, si veda: Carlo CAPASSO, «Barbarossa e Carlo V», *Rivista Storica Italiana*, 2 (1932), pp. 336-348; Francesco CAPRIOLI, «La red diplomática de los Habsburgo en las negociaciones con los beylerbeyi de Argel (1535-1571)», in María Ángeles PÉREZ SAMPER, José Luis BETRÁN MOYA (eds.), *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2018, pp. 657-669. Il lavoro più aggiornato è: Francesco CAPRIOLI, «The “Sheep” and the “Lion”: Charles V, Barbarossa, and Habsburg Diplomatic Practice in the Muslim Mediterranean (1534-1542)», *Journal of Early Modern History*, 25/5 (2021), pp. 392-421. In particolare, i fondi che contengono i documenti delle negoziazioni e le carte della corrispondenza segreta tra Barbarossa, gli agenti imperiali, Ferrante Gonzaga e Andrea Doria, sono principalmente (ma non solo) in: ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (d'ora in poi AGS), *Estado, Costas de África y Levante*, Legajos 467, 468.

truppe che si trovavano a bordo, pronte all'abbordaggio di altri legni o a sbarcare per dare l'assalto a fortificazioni costiere, bombardate dal mare e da terra. Le navi trasportavano contingenti armati, materiale, cannoni, rifornimenti ai presidi costieri, senza i quali essi non potevano sussistere⁶. Le due dimensioni, mare e terra, erano impossibili da districare nelle guerre mediterranee. Il conflitto in questione sembra fungere da spartiacque tra due grandi stagioni anche e soprattutto nella gestione delle flotte. Occorre notare che nel periodo preso in analisi era ancora largamente in uso, da parte di quasi tutte le marinerie coinvolte, il sistema di voga *alla sensile*, che prevedeva un uomo a maneggiare ogni remo. Nel giro di qualche anno esso sarebbe stato completamente rimpiazzato dal sistema *a scaloccio*, introdotto gradualmente verso la metà del secolo, in cui quattro uomini utilizzavano insieme un singolo remo, di dimensioni maggiori e più pesante: era così possibile imbarcare velocemente un capitale umano inesperto nella voga, sebbene in numero più elevato, e si otteneva un grande risparmio nella produzione di remi⁷. La guerra del 1537-1540 si trova esattamente a cavallo di tali cambiamenti, che avrebbero impattato profondamente sulla quantità, sulla qualità e sulla libertà della forza lavoro imbarcata. Le operazioni avrebbero visto crescere in maniera impressionante il numero di galee armate dalla

6 Non è possibile non citare, in questo senso, il fondamentale lavoro: Arturo PACINI, *Desde Rosas a Gaeta: la costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, Franco Angeli, 2013. Per un esempio interessante di rifornimento ai *presidios* nordafricani, si veda: Juan LABORDA BARCELÓ, «Los presidios africanos de la Monarquía Hispánica en el siglo XVI: un nuevo tipo de guerra. El sostenimiento de la Goleta de Túnez», in Pedro GARCÍA MARTÍN, Roberto QUIRÓS ROSADO e Cristina BRAVO LOZANO (eds.), *Antemurales de la fe. Conflictividad confesional en la Monarquía de los Habsburgo, 1516-1714*, Madrid, UAM Ediciones, 2015, pp. 121-137.

7 Maurice Aymard sostiene che le prime sperimentazioni del sistema *a scaloccio* fossero avvenute nel 1540, mentre Noël Fourquin, Mauro Bondioli e René Burlet affermano che nel 1534 Venezia aveva sperimentato il nuovo metodo, ma nel 1537 lasciava ancora libertà di scelta ai singoli sopracomiti su quale metodo adottare. In molte galee ponentine, come quelle di Andrea Doria, il metodo *a scaloccio* pare essere già stato in uso negli anni Trenta, mentre secondo altre testimonianze molte galee ancora dopo la metà del Cinquecento adoperavano quello *alla sensile*. Si trattava comunque di cambiamenti in atto a cavallo del conflitto. Maurice AY-MARD, *Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVIe siècle*, in Gino BENZONI (cur.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Firenze, Leo S. Olschki, 1974, p. 74; Noël FOURQUIN, *Quand voguaient les galères*, Rennes, Ouest-France, 1990, p. 86; Mauro BONDIOLI e René BURLET, «Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Gallies», in *The age of the galley. Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, London, Conway Maritime Press, 1995, p. 178. In generale, sul corso di questi cambiamenti si rimanda a: Luca LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003, pp. 14-20.



Autore anonimo, *Ritratto di Hayreddin Barbarossa*
(Musée du Louvre, Paris – Public Domain)

Repubblica di San Marco, con conseguenze sul lungo periodo. Intorno al 1520 la flotta permanente di Venezia era composta da 25 galee militari, mentre in occasione del conflitto il numero era salito a oltre 80; durante la pace successiva le unità in servizio sarebbero oscillate tra le 20 e 40⁸. Il conflitto aveva avuto un profondo impatto sull'organizzazione dell'Arsenale della laguna, dove si era deciso di portare il numero di scafi di galee di scorta, pronti a essere armati in caso di necessità, dai 50 del 1525 ai 100 scafi di galee sottili e 12 grosse nel periodo 1537-1540. La cifra sarebbe rimasta invariata fino agli inizi del Seicento⁹. Effettivamente il 1537 aveva visto il più grande dispiegamento di galee armate da lungo tempo, con 82 unità venete messe in mare, numero mai più eguagliato fino alla guerra di Cipro¹⁰.

La marina militare veneziana nel 1537-1540 era ancora completamente composta da rematori liberi: proprio durante questo periodo il governo di San Marco aveva preso alcune decisioni per rendere più stabile il meccanismo di reclutamento dei rematori, con ampie quote di coscritti da Venezia e dalla Terraferma. Il numero di rematori che le comunità rurali dovevano fornire alla Repubblica nel 1537 era raddoppiato da 6.000 a 12.000, rimanendo poi stabile per i decenni seguenti¹¹. L'impiego di forzati al remo aveva avuto grandi opposizioni in senato fino ad allora ed era stato approvato solo all'indomani della guerra, con un decreto del 1542 – effettivamente applicato solo nel 1545, anno in cui era stata introdotta la prima galea di condannati –¹². Proprio Cristoforo da Canal, principale promotore della riforma veneziana, aveva partecipato alla battaglia di Prevesa del 1538 in qualità di sopracomito dell'*armata da mar*. Durante la collaborazione con la Lega Santa aveva potuto osservare da vicino le galee pontine, da cui avrebbe tratto ispirazione per la riorganizzazione della flotta veneta. Da quel momento in poi, i forzati avrebbero fatto il proprio stabile ingresso sui legni della Repubblica¹³. Il conflitto, sottovalutato nella sua portata da gran parte della storiografia moderna, aveva prodotto cambiamenti di lunga durata,

8 Luciano PEZZOLO, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia fra medioevo e prima età moderna* in Rosaria CANCELILA (cur.), *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*, Palermo, Quaderni di Mediterranea, 2007, p. 73.

9 Ruggiero ROMANO, «Aspetti economici degli armamenti navali veneziani nel secolo XVI», *Rivista storica italiana*, 66, 1 (1954), p. 49.

10 Venezia aveva armato 82 galee nel 1537, 65 galee nel 1538, 72 galee nel 1539, 36 galee nel 1540, al termine della guerra, e 25 galee per gli anni di pace seguenti. PEZZOLO, cit., p. 85.

11 Ivi, p. 82.

12 Ivi, p. 86.

13 Lo BASSO, cit., pp. 57-64.

come indica il caso di Venezia. In molti suoi tratti, come la pratica bellica, la composizione delle genti di bordo o la conformazione dei legni, la guerra del 1537-1540 possedeva numerosi elementi in comune con gli scontri marittimi tardomedievali; per altri versi, il conflitto avrebbe aperto la strada ai mutamenti della grande guerra mediterranea di Lepanto e dei decenni successivi. Intendo qui operare una ricostruzione anzitutto evenemenziale degli avvenimenti, data la lacuna già indicata, accennando una problematizzazione degli stessi e offrendo alcuni spunti per analisi successive, che ci si augura possano essere raccolti. La base del lavoro è stata operata grazie ai documenti dell'Archivo General de Simancas, dove in ultimo grado giungevano i resoconti dei comandanti, principalmente legati allo schieramento imperiale, oltre alle missive con gli alleati veneziani e pontifici. Le fonti permettono di padroneggiare i movimenti tattici e le motivazioni della conduzione della guerra, mentre saranno tralasciate le considerazioni politiche che avevano pesato sulla formazione della Lega e sui risultati finali. Tra cambio di equilibri geopolitici, ingresso ottomano nei mari del Mediterraneo occidentale, mutamenti nella gestione delle flotte e nel loro capitale umano, ripensamenti sulla collaborazione tra galee e navi, la guerra del 1537-1540 pare meritevole di una profonda attenzione.

Dalla Lega Santa a Prevesa, una sintesi

Dopo la vittoria di Tunisi del 1535 il conflitto tra la riva islamica, composta dalle forze ottomano-barbaresche, e l'impero di Carlo, non si era mai veramente spento. Nel 1536 il re di Francia, Francesco I, aveva dato vita all'«empia alleanza» con il sultano turco, al fine di agire in maniera coordinata contro gli Asburgo¹⁴. Mentre la guerra infuriava in Europa, nello stesso anno Barbarossa aveva

14 Dal supporto militare fornito dalla Francia ai corsari barbareschi, già avviato negli anni precedenti, si era passati a un accordo vero e proprio con la Sublime Porta. Le *Capitolazioni* furono firmate nel febbraio 1536 grazie alle spinte dell'ambasciatore francese Jean de La Forêt. Nonostante siano stati mossi alcuni dubbi a riguardo, l'esistenza di tale patto è stata ormai messa fuori discussione. Il trattato era innanzitutto di natura commerciale, volto a normalizzare i rapporti franco-ottomani: i mercanti francesi dovevano pagare gli stessi dazi dei sudditi della Sublime Porta, e non quelli dovuti dagli stranieri. I francesi erano poi soggetti alla diretta giurisdizione, civile e criminale, dei consoli di Re Francesco a Costantinopoli o Alessandria; potevano praticare la religione ed avevano una serie di vantaggi testamentari e legislativi, contenuti nelle clausole del trattato. L'Impero Ottomano e la Francia si impegnavano a rilasciare i rispettivi prigionieri e a non prenderne più, con il divieto di catturare, comprare o vendere schiavi che fossero sudditi dell'alleato. Il trattato fu uno degli ultimi atti di Ibrahim Pasha, condannato di lì a poco. Oltre che le dirette conseguenze militari, rinforzava il ruolo del Re di Francia come protettore dei cristiani occidentali nelle terre ottomane, ruolo che

ripreso una serie di razzie nel ponente mediterraneo, culminate con l'attacco a Le Castella, sulla costa ionica della Calabria: nel corso della pesante incursione era stato preso prigioniero un giovane di nome Dionigi Galeni, che dopo essersi convertito all'Islam sarebbe divenuto il futuro comandante corsaro Uluch Ali¹⁵. Un'altra flottiglia barbaresca nel giugno 1536 aveva assalito Ibiza e si era poi unita ad alcuni legni francesi, prima di incrociare una squadra di galee spagnole, che li aveva messi in fuga al termine di un breve scontro¹⁶. Anche a Venezia verso la fine del 1536 cresceva il timore per i preparativi militari ottomani, che non facevano nulla per limitare la pirateria musulmana nell'Adriatico. L'invio di alcuni ambasciatori veneti non aveva sortito alcun effetto, mentre il sultano si stava chiaramente preparando per la guerra¹⁷. Come riportavano alcune spie napoletane nel 1537, Solimano stava concentrando le forze turche in maniera

sarebbe perdurato nei secoli successivi. Kenneth Meyer SETTON, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, III, Philadelphia, The American Philosophical Society, 1984, pp. 400-401. Per una più generale storia della cosiddetta «empia alleanza» franco-ottomana, si veda: Christine ISOM-VERHAAREN, *Allies with the infidel. The Ottoman and French alliance in the Sixteenth Century*, London-New York, I.B.Tauris, 2011.

- 15 VARRIALE, *Arrivano li turchi*, cit., p. 103; si veda soprattutto Gino BENZONI, «Galeni, Gian Dionigi», in *Dizionario Biografico degli Italiani*, LI, Roma, Treccani, 1998, pp. 409-415. Le opere più complete sul corsaro sono: Emilio SOLA CASTAÑO, *Uchalí. El Calabrés Tiñoso, o el mito del corsario muladí en la frontera*, Barcelona, Bellaterra, 2011; Mirella MAFRICI, *Ucciali. Dalla Croce alla Mezzaluna. Un grande ammiraglio ottomano nel Mediterraneo del Cinquecento*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2021.
- 16 Per l'assalto a Ibiza, si conserva una breve relazione. AGS, *Guerra y Marina*, Legajo 8, f. 16. Ibiza, 12 giugno 1536. Prima di razzare Ibiza, in realtà, i legni barbareschi avevano già catturato due navi e una caravella al largo di Tortosa. Si erano successivamente riuniti con dodici galee francesi al comando del Barone di Saint-Blancard, loro alleate, dividendosi i prigionieri catturati finora. La piccola flottiglia cristiano-musulmana, che secondo quanto affermato da un prigioniero doveva consistere in 12 galee francesi e 6 navi di Algeri, stava dirigendosi verso il porto di Marsiglia minacciato dall'imperatore. Avevano incrociato però durante la navigazione la squadra di galee di don Álvaro de Bazán, che li aveva messi in fuga. Una delle galeotte corsare, rimasta indietro rispetto alle altre, era stata assalita e catturata dagli spagnoli: dobbiamo al racconto del *rais* Mohamet Dui, capitano della nave interrogata a Palamos, i dettagli del viaggio della formazione franco-algerina. AGS, *Estado, Costas de África y Levante*, Legajo 464, folio s.n. Palamos, 7 dicembre 1536.
- 17 Il senato aveva deciso di inviare Tommaso Mocenigo, ambasciatore presso la Sublime Porta, via terra da Cattaro a Costantinopoli. Tuttavia l'ostilità anti-veneziana nella corte di Costantinopoli era stata alimentata dagli infelici affari di Pietro Vallaresso, che aveva contratto pesanti debiti con alcuni *pasha* turchi, generando un braccio di ferro finanziario tra i due stati. Mentre gli esponenti ottomani pretendevano un risarcimento da parte dello stato veneto, la Repubblica si oppose, per poi tentare un accomodamento al fine di non incrinare le già difficili relazioni diplomatiche in quel momento. SETTON, cit., pp. 407-408.

preoccupante presso Valona, in Albania¹⁸. La possibilità di un'invasione musulmana sul suolo italiano, che aveva già un precedente nei fatti di Otranto del 1480, terrorizzava i quadri dirigenti della penisola, compreso lo stesso papa Paolo III. Il quartier generale napoletano si aspettava un attacco nel giro di poco tempo, probabilmente a Brindisi o a Messina, sebbene non escludesse la possibilità della destinazione dell'armata turca in Ungheria¹⁹. Il pontefice, al contempo, stava esaminando l'istituzione di una nuova decima ecclesiastica per la difesa della penisola italiana²⁰. Un incidente aveva esacerbato le tensioni tra la Repubblica di San Marco e la Sublime Porta: il capitano turco Piri Rais aveva sequestrato la nave mercantile veneziana «Contarina», sulla quale affermava vi fossero prigionieri musulmani e che accusava essere in realtà spagnola. L'episodio era divenuto un vero e proprio caso diplomatico. Il governo lagunare non vedeva rispettati i termini del trattato con gli ottomani e pertanto aveva iniziato l'armamento delle galee nell'arsenale²¹.

La situazione europea del momento era quantomeno complessa: Carlo V era in guerra con Francesco I, mentre il pericolo protestante in Germania prendeva sempre più consistenza; il papa era impegnato negli sforzi per la riunione di un concilio ecumenico, mentre dall'Inghilterra di Enrico VIII giungevano inquietanti notizie; l'Ungheria era lacerata da una guerra tra fazioni. La Cristianità sembrava a pezzi e sull'Adriatico, allo stesso tempo, erano tornate a soffiare le nubi di guerra. L'imperatore Carlo, impossibilitato a reagire su tutti i fronti, aveva tentato una mossa audace: grazie ad alcuni carteggi cifrati sappiamo che l'Asburgo nella primavera 1537 aveva iniziato le trattative per attirare al pro-

18 Le maestranze fatte affluire direttamente da Costantinopoli erano impegnate a costruire oltre duecento galere «et di più s'armeno 8 galeazi quali levano bona quantità di artiglieria». L'esercito turco era stimato in centomila uomini, formato da «gianizeri, che sono da venticinque milia, et chel resto è di aventurieri et guastatori». Nella città era atteso l'arrivo di Solimano in persona, al punto che si stava approntando il palazzo di un nobile greco chiamato Cristonimori, «et che per tal causa si aconciano le strade et fontane dentro de la Velona, et si metino in ordine li molini et centimodi». Le notizie erano state così inviate dal Vicerè di Napoli ad Andrea Doria. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1027, f. 20. Napoli, 4 marzo 1537.

19 Un agente spagnolo a Costantinopoli affermava che il Sultano «creese secreta su intencion, que el quiere tomar a Brindez o a Taranto para puerto». AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1027, f. 20. S.l., 20 aprile 1537. Invece «Ayas Basa avía escrito al señor de Castelnovo como el turco no pasará agora en Pulla sino en Sicilia porque estan XXV gentilhombres sicilianos en Costantinopoli con él, a los quales se embia el turco en esta empresa, y que tiene hecho gran numero de gente a forma este que parte de la armada pasará en Pulla». AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1027, f. 43. Lecce, 12 maggio 1537.

20 SETTON, cit., p. 412.

21 Ivi, p. 409.

prio servizio Barbarossa²². Le negoziazioni si sarebbero protratte in maniere rocambolesche negli anni successivi, con scambi di emissari, ex schiavi liberati e lettere in codice, giungendo però a un nulla di fatto²³. Intanto, nel marzo 1537 i turchi avevano cominciato a cingere d'assedio la fortezza di Clissa, in Dalmazia, roccaforte degli Usocchi e nominalmente soggetta a Ferdinando d'Asburgo²⁴. Il senato veneziano sembrava avvicinarsi alle posizioni di Carlo V, discostandosi dalla solita neutralità, poiché i rapporti con Solimano si sfilacciavano sempre più. La flotta di Khayr al-Din si era intanto unita a quella del sultano, rendendo insicure le acque del basso Adriatico, mentre la squadra genovese di Andrea Doria che incrociava nel canale d'Otranto agiva attivamente contro il naviglio turco²⁵. Il 21 luglio le galee dell'Ordine di Malta si erano unite alla formazione imperiale e il giorno successivo erano piombate su una squadra musulmana, catturando tutte le 12 galee del «Moro de Alejandria» in un violento scontro²⁶. Dal canto suo, Barbarossa aveva compiuto diversi *raid* lungo la costa pugliese nel corso dell'estate²⁷. Il sacco della città di Castro, occupata per alcuni giorni, era stato particolarmente cruento, mettendo a nudo tutta l'incapacità del vicereame napoletano di reagire prontamente alla minaccia. Le truppe imperiali non erano state in grado contrattaccare in tempo, mentre in tutta la Cristianità si diffondeva il timore di una nuova Otranto. Barbarossa, dopo il sacco pugliese, alzava le vele indisturbato: vista da Napoli, doveva sembrare la prova generale

22 «Barbarroja os quiere embiar al Emperador, para que si le deda a Túnez, y a Bona, y a Argel seguros, que el dexará al Grand Turco, y será su servidor». AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1027, f. 13. S.I., 20 aprile 1537.

23 Nei colloqui volle intervenire lo stesso Carlo V, contro il parere di Andrea Doria che non nutriva alcuna fiducia nelle intenzioni del corsaro. AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1113, f. 36. Mantova, 19 dicembre 1539.

24 SETTON, cit., pp. 421-422.

25 Una lettera di Andrea Doria informava che il comandante aveva catturato e bruciato dieci «esquiraços» turchi carichi di munizioni, prendendo schiavi gli equipaggi. Poco tempo dopo le sue forze avevano sorpreso altre due galee e una galeotta musulmane, entrambe bruciate dopo aver liberato gli albanesi al remo e sottratto i rifornimenti. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1026, f. 63. Quattro miglia da Corfù, 22 luglio 1537.

26 Per lettera di Andrea Doria si sa che furono catturate tutte le 12 galee del «Moro de Alejandria», mentre i cristiani avevano perso circa 250 uomini. Nello scontro era rimasto ferito anche Antonio Doria, appartenente allo stesso *albergo* dell'ammiraglio, colpito da una freccia al ginocchio. *Ibidem*. Anche: Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada española desde la unión de los Reynos de Castilla y de León*, I, Madrid, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1895, p. 231. Ha analizzato bene l'evento: PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 175-176.

27 Il corsaro si era accanito particolarmente sulle città del Salento, anche grazie ai suggerimenti di diversi rinnegati. VARRIALE, *Arrivano li turchi*, cit., p. 105.

per l'imminente invasione²⁸.

Anche una serie di incidenti avvenuti tra Venezia e gli ottomani, nel luglio 1537, aveva innescato un'escalation di violenza, con combattimenti tra galee venete e turche pur in assenza di qualunque dichiarazione di guerra. La galea veneziana «Zaratina» era stata protagonista di un contrasto, mentre il provveditore Alessandro Contarini aveva attaccato una galea turca con la propria²⁹. Il vicerè di Napoli Pedro Álvarez de Toledo riportava all'imperatore che i turchi avevano affondato una galea di San Marco e catturate altre due, decapitando chi era a bordo. I veneziani avevano risposto abbordando una galea musulmana e uccidendo anch'essi tutti i membri dell'equipaggio³⁰. Nonostante gli sforzi del senato lagunare per mantenere la pace, la guerra era scoppiata. Solimano era intanto arrivato a Valona e la flotta era salpata verso la fine di agosto: il sultano aveva bisogno di una testa di ponte per invadere la terraferma italiana. Si era diretto dunque sul possedimento veneziano di Corfù. Il fatto che gli ottomani considerassero indispensabile la conquista dell'isola, base più vicina alla penisola, prima di avviare le operazioni, è un'interessante conferma del raggio limitato della guerra di galee nel Mediterraneo³¹. I turchi erano sbarcati a Corfù e «per quattro giorni no se accostaro a la terra ma brusciaro li casali et fero scavi»³². Nonostante mettersero a ferro e fuoco le campagne dell'isola, la capitale era provvista di buone fortificazioni e in grado di resistere, come riportavano fiduciosi gli informatori imperiali³³. Mentre il senato incitava il comandante di Corfù a resistere e prometteva una flotta in soccorso, una serie di missive erano state indirizzate al papa, ricordando il danno per l'intera Cristianità in caso di caduta dell'isola e sollecitando la collaborazione dell'imperatore. Le parti si erano accordate per l'allestimento di un contingente di soccorso, che doveva comprendere migliaia di lanzichenecci tedeschi e che sarebbe stato pagato

28 Si veda: Miguel Ángel BUNES IBARRA, «Italia en la política otomana en dos sitios de Otranto (1480-1538)», in Giuseppe GALASSO e Carlos José HERNANDO SÁNCHEZ (eds.), *El Reino de Nápoles y la monarquía de España entre agregación y conquista*, Roma, Academia de España en Roma, 2004, pp. 561-584.

29 SETTON, cit., pp. 424-425.

30 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1026, f. 65. Lacedonia, 1° agosto 1537.

31 Jan GLETE, *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010, p. 150.

32 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1027, f. 23. Ottobre 1537.

33 Scipione Somma, informatore del vicerè di Napoli, era fiducioso rispetto alle difese veneziane: la cittadella era provvista di buone mura, fossati con acqua e contraffossi. Non c'era scarsità di soldati, provviste o artiglieria. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1027, f. 27. 4 settembre 1537.

per un terzo da ciascuno degli alleati³⁴. Carlo V non intendeva tirarsi indietro dinanzi alla missione della salvaguardia dei territori cristiani contro l'infedele, mentre Pedro Álvarez de Toledo inviava a Corfù una serie di missioni di soccorso di sua iniziativa³⁵. Al contrario, Andrea Doria aveva preferito allontanarsi dal teatro delle operazioni, fatto che aveva addolorato molto il pontefice³⁶. In ogni caso, le difese di Corfù avrebbero retto e dopo appena tre settimane Solimano aveva tolto l'assedio, senza aver ottenuto nulla di più di un saccheggio generale dell'isola³⁷. Venezia era però riuscita a prelevare solo poche risorse dai propri possedimenti oltremarini, che erano stati devastati da Barbarossa nel corso di quell'anno: addirittura a Candia, vista l'impossibilità di ricevere aiuti dalla madrepatria in caso di minaccia ottomana, il consiglio locale aveva discusso di rendersi tributari del sultano pur di non essere ridotti in macerie da Khayr al-Din³⁸. La guerra totale era giunta.

Il conflitto tra Francia e impero asburgico, che proseguiva da oltre un anno, era stato duramente avversato da papa Paolo III, che premeva per la pace e l'allestimento di una difesa comune contro gli ottomani. Il pontefice era riuscito a ottenere una tregua temporanea tra i due sovrani cattolici, siglata nel novembre 1537 a Monzón, e si era adoperato nella formazione di un'unione cristiana in funzione anti islamica. Dopo mesi di trattative tra Roma, l'impero e Venezia sulla natura dell'alleanza e sulla ripartizione degli oneri finanziari, l'8 febbraio

34 Era previsto il reclutamento di 30.000 uomini in soccorso di Corfù, da parte dell'imperatore, di Venezia e del pontefice. Oltre a ciò, altri 20.000 lanzichenecchi sarebbero stati ingaggiati in Germania, alle cui spese di mantenimento ognuno dei tre attori (Carlo V, Venezia e il pontefice) avrebbe partecipato per un terzo. SETTON, cit., pp. 425-427.

35 Il vicerè di Napoli ribadiva infatti che era «necesario es que Corfo se socorra porque sería muy mal tener vezino estos reynos y toda la cristiandad tomandola el turco». AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1026, f. 105. Lecce, 17 settembre 1537. Avendo saputo che il capo dell'artiglieria veneziana era stato ucciso dai turchi, mandò sull'isola il capitano Pedro de Zamora «que es muy bien soldado» a capo di una squadra di sei artiglieri, con due fregate e dodici barili di polvere. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1026, f. 107. S.d. 1537.

36 Géraud POUMARÈDE, *Il Mediterraneo oltre le crociate. La guerra turca nel Cinquecento e nel Seicento tra leggende e realtà*, Torino, Utet, 2011, p. 197.

37 SETTON, cit., p. 425.

38 L'Arcipelago greco era devastato, Corfù in rovina, la Dalmazia in pericolo. Barbarossa verso la fine del 1537 aveva ripreso a saccheggiare l'Egeo dopo l'insuccesso dell'assedio. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1028, f. 8. Gennaio 1538. L'infedeltà di Candia era invece frutto del duro regime coloniale imposto da Venezia sul territorio, che generò persino l'ipotesi, giunta alle orecchie delle spie imperiali, della dedizione all'impero ottomano. AGS, *Estado, Venecia*, Legajo 1314, f. 40. Venezia, 3 febbraio 1538.

1538 era stata finalmente conclusa la Lega Santa³⁹. Si intendeva estendere la Lega anche ad altri attori: Ferdinando d'Asburgo e i cavalieri di San Giovanni erano già contemplati nel trattato, mentre si sperava nell'adesione dei re di Portogallo e di Polonia. L'ambasciatore veneziano a Londra aveva tentato di reclutare persino l'ormai scismatico sovrano inglese Enrico VIII, che pare si fosse lasciato tentare⁴⁰.

L'obiettivo, fin troppo ambizioso, era dichiaratamente quello di abbattere l'impero ottomano e riprendere Costantinopoli, Rodi e i territori dello scomparso stato bizantino. Non accadeva da decenni che le principali potenze navali del Mediterraneo cristiano si fossero unite sotto un'unica bandiera⁴¹. La neutralità francese era stata ottenuta grazie all'intervento diretto del pontefice, che si era diretto a Nizza. Lì, alla presenza dei sovrani, aveva fatto in modo di imbastire i colloqui di pace tra Carlo V e il re di Francia. Dopo molte difficoltà, il 18 giugno 1538 era stato concluso un modesto armistizio di durata decennale tra i due contendenti, rimandando solo i problemi di fondo⁴². I negoziati avevano consentito a Carlo di liberare forze dal conflitto francese e farle confluire nel Mediterraneo, mentre Paolo III tentava di ribadire la propria superiorità spirituale sull'Europa cristiana⁴³. Nello stesso 1538, mentre si svolgevano le trattative tra i potentati europei, Barbarossa non aveva cessato di saccheggiare le isole dell'Egeo, fino

39 Non ci si dilungherà sulla natura degli accordi e delle clausole del patto, per le quali si rimanda a: POUMARÈDE, cit., pp. 194-196.

40 AGS, *Estado, Venecia*, Legajo 1314, f. 198. Barcellona, 3 febbraio 1538.

41 La posizione della Francia, prima dell'armistizio di Nizza, era ancora in bilico tra i due fronti, ma le sue forze marittime nel Mediterraneo non sembravano particolarmente consistenti: la squadra del Barone di Saint Blancard, più volte utilizzata da Francesco I per un collegamento con gli alleati ottomani, contava solamente 12 galee. Si veda: Edith GARNIER, *L'alliance impie. François Ier et Soliman le magnifique contre Charles Quint, 1529-1547*, Paris, Editions du Felin, 2008.

42 Sulla tregua di Nizza, che non sarà approfondita in questa sede, si rimanda a: Karl BRANDI, *Carlo V*, Torino, Einaudi, 1961, pp. 378-381; Arturo SEGRE, *Documenti ed osservazioni sul Congresso di Nizza (1538)*, Roma, R. Accademia dei Lincei, 1901; Nicolas GELIGNE, *Le pape, l'empereur et le roi: l'entrevue de Nice (1538)*, Nice, Serre éditeur, 2019. Per un inquadramento generale sui conflitti italiani: Michael Edward MALLETT e Christine SHAW, *The Italian Wars 1494-1559: War, State and Society in Early Modern Europe*, Harlow, Pearson, 2012.

43 Sebbene riferito alla successiva Lega Santa di Lepanto, per le dinamiche di conflitto tra la monarchia ispanica e il papato rimando al lavoro: Manuel RIVERO RODRÍGUEZ, «La Liga Santa y la paz de Italia (1569-1576)», in Pablo FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pinto Crespo V. e José MARTÍNEZ MILLÁN (eds.), *Política, religión e inquisición en la España moderna: homenaje a Joaquín Pérez Villanueva*, Madrid, Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 1996, pp. 587-620.



F. Hogenberg, *La conquista di Tunisi 1535* (Wikimedia Commons – Public Domain)



a sbarcare a Creta⁴⁴. Gli alti comandi della Lega erano allarmati per il numero di legni agli ordini di Khayr al-Din che erano stati avvistati⁴⁵. Neanche tra i *presidios* della monarchia iberica in Nord Africa la situazione era tranquilla: nel maggio 1538 la guarnigione della Goletta, esasperata dai mesi di paga arretrata e dalla mancanza di rifornimenti, si era ammutinata. Nonostante il tentativo di accordo con i ribelli e il trasferimento di 500 soldati in Sicilia, le paghe tardavano ad arrivare. Ciò aveva provocato un nuovo ammutinamento e il saccheggio di molte comunità dell'isola da parte dei soldati sbandati, mentre le autorità imperiali si trovavano con un nuovo problema da risolvere⁴⁶.

Il governo della laguna stava intanto approntando le difese del Friuli, possibile porta d'ingresso delle truppe del sultano nei suoi domini, data l'incertezza sul teatro di svolgimento della guerra⁴⁷. Altro plausibile obiettivo dell'armata ottomana era Buda, che avrebbe dovuto prepararsi a resistere: nell'agosto 1538 in realtà le forze turche si erano mosse verso la Moldavia per punire il voivoda ribelle, rovesciando il principato nel settembre⁴⁸. Il conflitto divampava lungo l'intero asse mediterraneo: dal lato opposto del bacino, i corsari algerini attaccavano le coste spagnole, raccogliendo tuttavia scarsi successi, mentre Barbarossa

44 Verso la metà di giugno, alcune galee di Barbarossa avevano toccato la costa cretese per bombardare la città di Retimo, sul lato settentrionale dell'isola. L'artiglieria veneziana aveva risposto al fuoco ed era riuscita ad affondare due legni barbareschi. Gettata allora l'ancora nella baia di Suda per tagliare legname, i musulmani avevano sbarcato circa 500 giannizzeri per attaccare La Canea. La banda di turchi aveva però incontrato una resistenza impressionante da parte degli abitanti del luogo, guidati dal nobile cretese Mattia Calergo, che era riuscito a ricacciare gli attaccanti in mare in mare. AGS, *Estado, Venecia*, Legajo 1314, f. 69. Canea, 16 giugno 1538.

45 Alcuni *avisos* spagnoli della fine di giugno 1538 stimavano le forze di Barbarossa in 158 galee e 80 fuste levantine: un numero sicuramente esagerato, ma che preoccupò i comandanti cristiani. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1028, f. 34. 26 giugno 1538.

46 Sulla rivolta della guarnigione della Goletta, emblema della logorante vita dei presidi lungo la frontiera mediterranea: Gennaro VARRIALE, «Un juicio de frontera: el caso de Francisco de Tovar, alcalde de La Goleta», in Antonio JIMÉNEZ ESTRELLA, Julián José LOZANO NAVARRO (eds.), *Actas de la XI reunión científica de la fundación española de historia moderna*, I, Granada, Universidad de Granada, 2012, pp. 1224-1232; Rafael GUTIÉRREZ CRUZ, «Las fronteras del Imperio. El motín en La Goleta de Túnez en 1538», in Francisco TORO CEBALLOS, José RODRÍGUEZ MOLINA (eds.), *IX Encuentros de Frontera. Economía, sociedad y Derecho en la Frontera. Homenaje al profesor Emilio Molina López*, Jaén, Diputación Provincial de Jaén, 2014, pp. 273-286. I disordini in Sicilia del 1538 raggiunsero un clima di violenza altissimo, a scapito dell'indifesa popolazione: Idan SHERER, *Warriors for a Living: the experience of the Spanish Infantry Soldiers during the Italian Wars, 1494-1559*, Leiden-Boston, Brill, 2017, pp. 134-135.

47 SETTON, cit., p. 440.

48 Ivi, pp. 441-444.

era tornato a saccheggiare la costa meridionale di Creta⁴⁹. Gli eventi successivi, con l'allestimento della grande flotta cristiana e la riunione delle forze navali musulmane, sarebbero culminati nello scontro di Prevesa il 27 settembre 1538. Accennerò solo a brevi linee alla vicenda: per l'analisi nel dettaglio delle forze in campo e della battaglia navale, per altro di impatto effettivo limitato, rimando a un mio contributo, in cui ho approfondito lo svolgimento dello scontro e le conseguenze a lungo termine⁵⁰.

La flotta musulmana, riunita nell'Adriatico sotto il comando di Khayrl al-Din, nel settembre si era rifugiata all'interno del golfo di Arta, sulla costa epirota, a cui si accedeva tramite uno stretto canale difeso dalla fortezza di Prevesa. I legni turco-barbareschi erano intorno alle 150 unità, tra cui circa 90 galee, secondo le stime degli osservatori cristiani. Le forze della Lega Santa effettivamente in mare invece, al di là del dato teorico contenuto nelle clausole dell'alleanza, contavano circa 130-140 galee tra veneziane, ispano-imperiali, genovesi e pontificie, oltre a una settantina di navi: i cristiani erano in evidente superiorità numerica, sebbene le vele fossero di gran lunga inferiori alle unità previste negli accordi⁵¹. La disuguaglianza tra la maggiore potenza di fuoco della flotta della Lega era però compensata dal posizionamento di batterie terrestri da parte dei turchi.

Il 27 settembre, una burrascosa giornata autunnale, Barbarossa aveva fatto uscire le proprie galee dal golfo, mentre i comandanti cristiani avevano ordinato la voga per arrivare allo scontro con l'ammiraglio corsaro. Tuttavia, i velieri e le galee della Lega si erano disgiunti e cercavano faticosamente di riunirsi, dato un improvviso calo di vento. Lo scontro, che si era svolto quasi esclusivamente tra le galee musulmane e alcune navi cristiane, era stato abbastanza atipico per gli standard mediterranei, dato che si era sviluppato con il tiro di cannoni a distanza e quasi nessun abordaggio. Le fonti sono discordi sul mancato intervento delle galee di Doria in soccorso delle navi, che avevano sopportato tutto il peso della battaglia. Il bilancio dello scontro era quasi irrisorio e nessuna delle due parti

49 I barbareschi avevano attaccato il castello di Cabo Oropesa e il 29 luglio il paesino di Villajoyosa, da cui erano stati però respinti. FERNÁNDEZ DURO, cit., p. 232. Come in molti altri paesi, la vittoria degli abitanti di Villajoyosa ha dato il via ad una festa popolare in onore di santa Marta che si celebra tutt'oggi, ogni anno, dal 24 al 31 luglio, rievocando la difesa con «Las Fiestas de Moros y Cristianos».

50 Simone LOMBARDO, «Tra propaganda e realtà: una ricostruzione della strana battaglia di Prevesa (1538)», *Studi Veneziani*, 80 (2019), pp. 167-192.

51 Ivi, pp. 173-175.

aveva perso più di 6 legni⁵². Dal punto di vista prettamente militare, gli effetti di Prevesa erano assolutamente trascurabili, con un numero di vittime limitato e senza che le formazioni fossero giunte a cozzare. Le fonti cristiane coeve consideravano l'evento poco più di una scaramuccia, non degna di eccessiva considerazione. Al contrario, in campo turco-barbaresco la battaglia di Prevesa avrebbe assunto un valore fondamentale nell'autorappresentazione marinara ottomana. Nei fatti, si era trattato di una non-battaglia, che tuttavia aveva alimentato un mito propagandistico successivo, acriticamente raccolto da molta storiografia. Occorre dunque distinguere la dinamica fattuale dalla narrazione successiva, che si è tramandata fino a oggi.

La vicenda di Prevesa aveva piuttosto i connotati di una mancata vittoria cristiana: la formazione della Lega, superiore per uomini e mezzi, non era stata in grado di infliggere un colpo decisivo al nemico. L'episodio adriatico è interessante anche perché aveva confermato la superiorità di fuoco, dei galeoni e delle navi a vela, sulle galee; i primi potevano tenere testa ad attacchi multipli di imbarcazioni a remi, anche se isolati. D'altro canto, Prevesa aveva mostrato che la superiorità era garantita a patto che vi fosse vento, mentre la cooperazione tra legni a esclusiva propulsione velica e galee era problematica, se non addirittura fallimentare. Forse non è un caso che, proprio successivamente allo scontro di Prevesa, i grandi velieri da guerra fossero scomparsi dal Mediterraneo e le principali marine, pur conoscendo la moderna tecnologia velica, avessero scelto di concentrarsi sulle galee⁵³.

La pubblicistica contemporanea avrebbe quasi ignorato la scaramuccia di Prevesa: essa fu piuttosto oggetto di una grande ripresa propagandistica negli anni successivi, finalizzata a diversi obiettivi. Lo scontro, in seguito, sarebbe stato ampiamente valorizzato in ambiente ottomano, divenendo quasi un mito fondativo e prestandosi a innumerevoli manipolazioni. Pare tuttavia esagerato attribuire allo scontro militare un valore di spartiacque, in quanto fine dell'egemonia cristiana sul Mediterraneo⁵⁴.

52 Ivi, pp. 178-184.

53 Ivi, pp. 185-186.

54 Ivi, pp. 189-191.

Magri successi e onorevoli sconfitte: l'avventura di Castelnuovo

Nonostante l'ambiguità dello scontro, i comandanti alleati intendevano terminare la campagna con qualcosa di più che un nulla di fatto. La conquista di Durazzo poteva giustificare il dispiegamento di una simile flotta e salvare almeno l'onore perso a Prevesa; inoltre, l'armata era stanca per i mesi trascorsi in mare e aveva bisogno di un porto sicuro in cui svernare⁵⁵. Tuttavia, il vento contrario e l'autunno avanzato non rendevano possibile l'impresa di Durazzo: la flotta cristiana, partita da Corfù il 20 ottobre 1538, dovette rinunciarvi e il 23 ottobre si era diretta a nord verso Castelnuovo, presso le Bocche di Cattaro. I comandanti della Lega erano decisi a conquistare almeno quel luogo e strappare una pur modesta vittoria ai turchi. Dopo lo scontro di Prevesa non si conosceva il destino di Barbarossa, ma «*todos tienen opinion que se venrá a socorrer a Castilnovo y que toda nuestra armada está de voluntad de combatir con él si viene*»⁵⁶. Il 2 novembre la flotta turco-barbaresca, lungo la rotta da Prevesa a Valona, era incappata in una terribile tempesta, in cui erano naufragati dai 22 ai 50 legni, tra galee e fuste, secondo le stime di diversi osservatori. A conti fatti, il fortunale aveva provocato molte più vittime della battaglia⁵⁷. Castelnuovo, dal canto suo, non era un luogo particolarmente difeso, sebbene fosse stato rafforzato dai turchi l'anno precedente per timore della Lega. Abitato dalle 300 alle 500 persone⁵⁸ e circondato da mura, aveva un baluardo sulla marina e un castello più in alto, in cima a un'altura; era difeso da un sangiacco ottomano⁵⁹ con qualche centinaio di uomini, per lo più slavoni e morlacchi. La flotta si era diretta dunque sul luogo: gli alleati avevano sbarcato soldati e artiglieria, mettendo in fuga uno squadrone di turchi a cavallo verso le montagne. Nella scaramuccia era rimasto ferito Antonio Doria, mentre il capitano spagnolo Bocanegra, colpito alla gola, sarebbe morto due giorni dopo. Il 26 ottobre 1538 si erano cominciate a battere le mura con le artiglierie, gli imperiali da terra e i veneziani dal mare con le galee. Gli ottomani erano così spaventati da una flotta di tali dimensioni

55 «*Esta gente que saldrá de la mar cansada y trabajada de la malavida que han pasado y pasarán en tanto tiempo*». AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1028, f. 83. Corfù, 20 ottobre 1538.

56 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1028, f. 92. Napoli, 30 ottobre 1538.

57 Quando il 13 novembre la squadra musulmana passò attraverso il Canale di Corfù per soccorrere Castelnuovo assediata dalle forze alleate, i veneziani sugli spalti della cittadella contarono solo 128 imbarcazioni, di cui molte a rimorchio. Ne mancavano all'appello almeno una ventina. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1029, f. 34. Brindisi, 19 novembre 1538.

58 «*es lugar de trezientos fuegos*». *Ibidem*.

59 Il termine sangiacco, dalla parola turca *sanjaq*, che significa "bandiera", indicava una carica amministrativa, ovvero il governatore di una circoscrizione ottomana.

da rifugiarsi subito nei due castelli con donne e bambini. I cristiani dunque, secondo quanto notano i rapporti, avevano cominciato a scalare le mura rimaste indifese, nonostante il fuoco amico falciasse anche le fanterie degli attaccanti. I soldati della Lega erano penetrati nel borgo. Il castello inferiore si era arreso il giorno successivo, dopo essere stato pesantemente bombardato e incendiato, mentre quello superiore il giorno dopo ancora. Le forze cristiane avevano catturato circa 700 soldati turchi, più 400 albanesi al servizio degli ottomani, per un totale di 1600 prigionieri compresi i civili, con la promessa – non mantenuta da parte dei comandanti cristiani – che i turchi avrebbero potuto esser riscattati a Ragusa per 40 ducati⁶⁰. Gli imperiali avevano perso una cinquantina di uomini nella conquista⁶¹.

Nonostante la vittoria, il clima che si respirava nell'armata non somigliava alla pia adesione alla crociata voluta dal papa. Tra i comandanti della Lega erano scoppiati disordini per la spartizione del bottino: il vicerè di Sicilia Ferrante Gonzaga si era ritirato, offeso, sulla propria galea, mentre i capitani avevano permesso il sacco dell'abitato da parte dei soldati. A Castelnuovo vi erano 150 uomini e 50 donne cristiane, che avrebbero dovuto essere lasciati in libertà: i soldati spagnoli si erano disinteressati delle direttive e li avevano ridotti in schiavitù. Lo scarto fra l'ideale della Lega Santa e gli uomini che vi partecipavano mostrava tutti i suoi limiti⁶². Il comandante di San Marco, Vincenzo Capello, aveva reclamato la piazza in nome di Venezia, secondo quanto accordato nel documento della Lega, ma sia Doria che Gonzaga si erano opposti. I capitani imperiali avevano invece nominato il maestro di campo Francisco Sarmiento, con il suo sottoposto Juan de Vargas, quale comandante di Castelnuovo. Egli avrebbe comandato una guarnigione di 4.300 soldati spagnoli appartenenti ai *tercios* di *Niça*, *Florenzia* e *Lombardia*⁶³. Per opporsi al turco si contava nell'aiuto dei cristiani albanesi che vivevano nei casali circostanti, che secondo la parola dei loro capi erano in grado di mobilitare fino a 3.000 uomini. Ci si era preoccupati subito di eleggere un nuovo vescovo nel territorio strappato all'infedele, che an-

60 Ricardo GONZÁLEZ CASTRILLO, «La pérdida de Castelnuovo en 1539 según fuentes españolas», *Anaquel de Estudios Árabes*, 24 (2013), p. 76.

61 «Murieron 50 soldados de los de su magestad y entre ellos el capitán Bocanegra de un arcabuzazo, y fue herido Antonio Doria de otro en la pantorrilla». AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1029, f. 47. Castelnuovo, 12 novembre 1538.

62 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1029, f. 82. Galea nel Golfo di Cattaro, 10 novembre 1538. Per un inquadramento più generale su Ferrante, vicerè di Sicilia: Gianvittorio SIGNOROTTO (cur.), *Ferrante Gonzaga. Il Mediterraneo, l'Impero (1507-1557)*, Roma, Bulzoni, 2009.

63 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1029, f. 51. Castelnuovo, 12 novembre 1538.

dava ricristianizzato⁶⁴. Dalle istruzioni lasciate a Francisco Sarmiento da Doria e Gonzaga prima di lasciarlo sulla costa albanese, sappiamo che era intenzione dei comandanti abbandonare presto quel luogo. Negli ordini si indica di non impegnarsi in lavori alle fortificazioni che non fossero essenziali per passare l'inverno, con la promessa di prelevare tutti gli uomini a primavera. Il veterano Sarmiento non avrebbe obbedito tuttavia agli ordini ricevuti: dopo che la flotta se ne era andata, prevedendo il prossimo futuro, aveva immediatamente procurato di migliorare le difese⁶⁵.

Il mancato intervento di Khayr al-Din nel disturbare le operazioni cristiane avrebbe trovato spiegazione nel giro di qualche giorno. Il 17 novembre una fregata e alcune barche di Dulcigno avevano portato alla Lega la notizia della tempesta: secondo i legni galleggianti e i corpi in cui erano incappati, si potevano dedurre decine di battelli affondati⁶⁶. Le informazioni si rincorrevano, portate da ex schiavi fuggiti o testimoni oculari, che stimavano le perdite del corsaro tra le 25 e le 30 imbarcazioni, per alcuni addirittura una cinquantina⁶⁷. Quando il 13 novembre le navi di Barbarossa transitarono per il canale di Corfù, i veneziani notarono la mancanza di almeno 22 vele, contandone solo 128⁶⁸. Passata la tormenta, il corsaro era stato informato della caduta di Castelnuovo e si era ritirato a Prevesa e Lepanto per svernare. Alcuni cristiani fuggiti dalle galee di Barbarossa informarono che l'abate di Bibbiena, comandante della galea papale persa a Prevesa, era vivo e prigioniero dell'armata nemica, mentre Mocenigo, patrono di quella veneziana catturata, era stato ucciso da un tiro d'artiglieria durante il combattimento⁶⁹. Nel frattempo, i turchi avevano tentato un assedio alla città veneziana di Nauplia, in Grecia, costruendo bastioni e scavando trincee. I cristiani della città stavano preparando le difese, nonostante la scarsità di provviste. L'ambasciatore spagnolo a Venezia invitava preoccupato i vicerè di Napoli e Sicilia a soccorrerla con vettovagliamenti⁷⁰. Tuttavia le forze ottomane avevano desistito presto dall'assalto e si erano ritirate⁷¹. I comandanti Capello e Grimani, informati del naufragio di Barbarossa, insistevano per cercare un

64 Per l'ingrato compito fu scelto il cappellano della galea papale, che era già monsignore. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1029, f. 48. Castelnuovo, 12 novembre 1538.

65 GONZÁLEZ CASTRILLO, cit., pp. 76-77.

66 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1029, f. 36. Castelnuovo, 17 novembre 1538.

67 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1029, f. 34. Brindisi, 19 novembre 1538.

68 *Ibidem*.

69 Ne arrivarono tre solo a Corfù ed uno a Brindisi, portando queste informazioni.

70 AGS, *Estado, Venecia*, Legajo 1314, f. 12. Venezia, 15 novembre 1538.

71 AGS, *Estado, Venecia*, Legajo 1314, f. 163. Corfù, 1° dicembre 1538.

nuovo scontro e chiudere i conti, ma Andrea Doria si era opposto fermamente, data la pericolosità della stagione avanzata. Il mare era un nemico superiore alle forze di tutti: la flotta della Lega Santa dunque si era sciolta per quell'anno. Non avendo disponibilità di un porto levantino in cui svernare l'intera l'armata, i veneziani si erano diretti a Curzola per fare rifornimento, mentre le imbarcazioni imperiali erano arrivate a Brindisi il 20 novembre⁷². Così era terminata la grande, deludente crociata del 1538, in cui tante speranze erano state riposte⁷³.

La Lega Santa aveva fatto mostra, durante la campagna autunnale, di tutte le fragilità e contraddizioni intrinseche. Le forze cristiane unite erano state incapaci di vincere contro un nemico inferiore, anche a causa delle profonde rivalità che fratturavano lo schieramento: gli attori perseguivano obiettivi diversi. Nonostante i grandiosi piani discussi nel corso dell'inverno, tra cui un assalto a Negroponte o a Costantinopoli guidato dall'imperatore in persona, la situazione era rimasta in uno stallo totale⁷⁴.

Al centro dell'attenzione era rimasta la questione di Castelnuovo. Già a gennaio il sultano aveva cominciato a concentrare truppe a Prevesa per la riconquista estiva della piazza: le autorità imperiali, coscienti dell'impossibilità di difendere la fortezza, avevano tentato di consegnarla ai veneziani, a differenza di quanto si erano rifiutate di fare nel novembre precedente. Il senato lagunare si era opposto all'offerta per non incrinare le trattative che aveva intavolato con Solimano all'indomani di Prevesa. Di fatto, la situazione di Castelnuovo era senza speranza, aggravata dalle controversie tra spagnoli e veneti per il pagamento delle truppe. I soldati di stanza a Castelnuovo erano stati nel frattempo volontariamente dimenticati e a dispetto delle promesse non era giunta nessuna squadra navale per prelevarli a primavera. Verso la fine di giugno 1539 Giannettino Doria aveva fatto visita alla piazzaforte con 20 galee per portare rifornimenti, ma se ne era andato subito dopo⁷⁵. Una lettera inviata ad Andrea Doria

72 La navigazione da Castelnuovo a Brindisi era durata un solo giorno. AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1029, f. 37. Brindisi, 20 novembre 1538.

73 Lo stesso concetto di crociata cinquecentesca è problematico e rispondeva a molteplici pulsioni: il papa tentava di controllare un fenomeno che viveva di vita propria e si sovrapponeva allo scontro tra due imperi, ridipinto con i toni della guerra santa. Su questo argomento, che non intendo approfondire in questa sede, rimando a: Simone LOMBARDO, «L'ideale crociato nel mondo mediterraneo di Carlo V. L'imperatore come destinatario degli appelli del ceto nobiliare (1535-1541)», *Riforma e Movimenti Religiosi*, 7 (2020), pp. 47-86.

74 Si vedano soprattutto: AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1113, f. 61. Messina, 15 gennaio 1539. *Idem*, f. 62. Toledo, 28 novembre 1538.

75 AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1113, f. 26. Messina, 3 luglio 1539.

dal Commendatore di León e Segretario di stato di Carlo V, Francisco de Los Cobos, illustra la difficile situazione imperiale⁷⁶. La soluzione proposta dall'Asburgo era quella di togliere il contingente da Castelnuovo prima di un assedio turco, contro cui la sola guarnigione di Sarmiento non aveva possibilità di resistere. Per farlo occorreva però trovare il naviglio sufficiente per trasportare una tale quantità di uomini; anche se si fossero trovate le navi, v'era il pericolo che Barbarossa potesse intercettarle sulla via del ritorno per Napoli, poiché era al corrente dei loro piani prima ancora che potessero attuarli. La terza difficoltà, posta la risolvibilità delle prime due, era il luogo in cui alloggiare le truppe: il viceregno di Sicilia e quello di Napoli erano allo stremo e non potevano permettersi di sostenere il costo di migliaia di soldati. L'unica possibilità rimasta era consegnare Castelnuovo ai veneziani e chiedere in cambio l'utilizzo delle loro navi e galee, che erano in numero sufficiente, per portare i *tercios* ad Ancona. Dal porto adriatico la fanteria spagnola avrebbe potuto raggiungere la repubblica di Siena, alleata degli Asburgo, dove acquarterarsi. Il sostentamento dell'armata sarebbe stato il contributo richiesto al piccolo stato toscano per la causa crociata, a cui non avrebbe potuto sottrarsi⁷⁷.

L'assedio ottomano sarebbe tuttavia calato prima che si potessero concludere le trattative con il senato veneziano. Il 13 luglio 1539 una trentina di galee turche erano giunte davanti a Castelnuovo e avevano sbarcato un migliaio di uomini, che dovevano fare acqua per i legni e compiere una ricognizione dei luoghi in vista dell'assedio. Sarmiento aveva ordinato una sortita al comando di Machín de Monguía, capitano basco che si era distinto a Prevesa e ora serviva nella fortezza, e da Lazzaro di Corone, comandante di un contingente di cavalleria formato da esuli greci e albanesi. Dopo alcune scaramucce, i difensori avevano obbligato le truppe musulmane a reimbarcarsi. Nel pomeriggio i turchi avevano tentato nuovamente di metter piede a terra, ma erano stati respinti da un attacco spagnolo guidato direttamente da Francisco Sarmiento, che era riuscito a prendere una trentina di prigionieri. Il maestro di campo reclamava per lettera la morte di almeno 300 nemici, mentre i cristiani avrebbero avuto solo dodici caduti⁷⁸. Il 18 luglio era finalmente arrivato Barbarossa con il resto dell'armata, sbarcando un gran numero di soldati e cannoni⁷⁹. Nei giorni seguenti gli assa-

76 Su Los Cobos occorre citare il classico lavoro: Hayward KENISTON, *Francisco de los Cobos, secretario de Carlos V*, Madrid, Castalia, 1980.

77 AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1113, f. 32. 1539.

78 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1030, f. 122. Castelnuovo, 14 luglio 1539; GONZÁLEZ CASTRILLO, cit., p. 77.

79 Sulla data le fonti sono discordi: alcune pongono il 17 luglio, altre addirittura per il 15 dello

litori ottomani avevano scavato bastioni e trinceramenti dove collocare i pezzi d'artiglieria, che il 24 luglio, vigilia della festa di san Giacomo, avevano cominciato a battere le mura. Francisco Sarmiento, dando fede alla relazione di due soldati spagnoli sopravvissuti all'assedio e testimoni degli avvenimenti, avrebbe rifiutato una proposta di resa straordinariamente generosa, che comprendeva il trasferimento dei *tercios* in Puglia tramite navi ragusee. Il maestro di campo aveva risposto al sangiacco ottomano «que querían morir en servicio de Dios y de su magestad»⁸⁰. Secondo l'agente Stefano Seguri, inviato con una fregata da Brindisi a Castelnuovo per raccogliere informazioni, l'armata attaccante contava almeno 35.000 uomini, di cui 6.000 giannizzeri⁸¹. Barbarossa pareva deciso a riconquistare la fortezza a tutti i costi⁸².

L'assedio risulta particolarmente interessante per il ruolo decisivo giocato dalle spie e dai traditori di entrambi gli schieramenti. Un rinnegato spagnolo di Barcellona che militava nell'esercito di Barbarossa, catturato da ragazzo durante una scaramuccia e probabilmente in crisi di coscienza, si era offerto a Sarmiento come informatore di ciò che accadeva nel campo turco. Con il nome in codice «Bocanegra», dato in onore del capitano spagnolo caduto durante la conquista, aveva aiutato la guarnigione, avvisandola con precisione dei piani musulmani. Lo stesso informatore, dopo la caduta di Castelnuovo, era fuggito a Ragusa per tornare in Spagna⁸³. Grazie alle sue informazioni il capitano Machín de Monguia aveva potuto compiere una sortita contro il bastione più debole degli assediati, uccidendo un buon numero di turchi con appena 150 soldati⁸⁴. Le testimonianze e le relazioni permettono la narrazione dettagliata dell'assedio, fatto che ha poi permesso una sua trasposizione epica successiva. Il bombardamento ottomano proseguiva anche dal mare, sebbene non senza pericoli per gli attaccanti, poiché gli spagnoli al castello della marina erano riusciti ad affondare due galee turche che si erano avvicinate troppo. Nonostante l'intensità del fuoco, le batterie non sembravano comunque aver creato danni eccessivi alle mura. Un uomo, che alcune fonti avevano identificato con un giudeo di Napoli e

stesso mese.

80 La trascrizione del documento, presente nell'Archivo de Simancas, si trova in: Karlo BUDOR, «Relación de la pérdida de Castelnuovo», *Studia Romanica et Anglicae Zagrabiensis (Sraz)*, 43 (1998), p. 183.

81 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1030, f. 55. Brindisi, 27 luglio 1539.

82 «en todas maneras no se parta de Castilnovo hasta tomarle aunque sepa perder la vida y toda el armada». *Ibidem*.

83 BUDOR, cit., p. 183.

84 GONZÁLEZ CASTRILLO, cit., p. 79.

altre con un artigliere slavone, il 1° agosto aveva tradito la guarnigione e aveva consigliato a Barbarossa di concentrare il fuoco sul castello superiore, chiave di tutto il sistema difensivo. Per cinque giorni il corsaro aveva colpito la fortezza giorno e notte, radendola quasi al suolo. Gli spagnoli, per non farla cadere, avevano deciso di brillare una mina che aveva ucciso almeno un migliaio di turchi. Si erano poi succeduti diversi tradimenti: la cronaca di Sandoval annota i nomi di tre difensori, Ocaña, Cortinas e il portoghese Velázquez, che erano passati al nemico e avrebbero convinto Barbarossa a mantenersi fermo nell'attacco, perché erano rimasti pochi difensori, per di più feriti⁸⁵. Anche due *moriscos* di Granada erano fuggiti da Castelnuovo, informando l'ammiraglio musulmano delle condizioni critiche in cui si trovava la guarnigione e convincendolo a non togliere l'assedio nonostante le pesanti perdite subite⁸⁶.

I difensori erano intanto usciti più volte dalle fortezze per disturbare lo scavo turco delle trincee; nelle scaramucce si era distinta la compagnia del capitano Sotomayor, che era riuscita a catturare sei pezzi di artiglieria grossa⁸⁷. Il 5 agosto 1539 i giannizzeri avevano condotto un assalto alle mura, che era stato respinto con gravi perdite, tra cui si contava il loro comandante. Il giorno successivo Khayr al-Din aveva deciso di attaccare con tutte le proprie forze la città: le artiglierie continuarono a sparare mentre i turchi conquistavano alcune torri sulle mura, prima di essere respinti da un contrattacco cristiano. Dopo sei ore di combattimento erano morti più di mille difensori e un numero imprecisato di assediati, ma Castelnuovo non era ancora caduta⁸⁸. Le lettere di Francisco Sarmiento che chiedevano un soccorso urgente rimasero inascoltate. Il vicerè Ferrante Gonzaga si mostrava affranto dal fatto che i difensori di Castelnuovo «per servizio anchora di Ddio [*sic*] et di sua christiana religione, si facino perder così miseramente et con tanta poca reputazione di vostra maestà e del nome christiano»⁸⁹. Gonzaga nei carteggi insisteva per tentare l'impresa, ovvero imbarcare i 7.000 soldati spagnoli e 4-5.000 italiani che si trovavano nei regni del Meridione italiano e rompere l'assedio, chiedendo lui stesso di guidare la spedizione. Andrea Doria invece continuava a sperare di poter consegnare Castelnuovo ai veneziani prima che essi avessero concluso la pace con il sultano.

85 *Ibidem*; Prudencio DE SANDOVAL, *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V. Max. Fortissimo Rey Catholico de España, y de las Indias, islas, y tierra firme del Mar Oceano. Segunda parte*, Logroño, Bartholome Paris, 1634, p. 376.

86 *Ivi*, p. 80.

87 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1030, f. 55. Brindisi, 27 luglio 1539.

88 GONZÁLEZ CASTRILLO, *cit.*, p. 80.

89 AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1113, f. 39. Messina, 1° agosto 1539.

Probabilmente la fortezza sarebbe stata ceduta subito dai veneti a Costantinopoli, calcolava l'ammiraglio genovese, ma almeno la guarnigione sarebbe stata in salvo. Il governo di San Marco tuttavia, una volta cominciato l'assedio, non aveva più voluto avere niente a che fare con la questione di Castelnuovo. La situazione era dunque senza speranza per la «resolutione che hanno fatto venetiani di non voler più carico delle cose di Castelnuovo hora che l'assedio è da torno, et che il turco non si contenta accettarlo da accordo»⁹⁰. Non si poteva fare più niente per gli uomini di Sarmiento, abbandonati a loro stessi per la mancanza di coordinazione, di navi e di denaro nei viceregni spagnoli. Solo troppo tardi, il 15 settembre, sarebbero arrivati gli ordini superiori da Aranjuez per tentare l'impresa a ogni costo⁹¹.

L'alba del 7 agosto aveva visto le ultime ore del dominio cristiano di Castelnuovo. Nella fortezza superiore erano rimasti poco più di 500 uomini in grado di combattere, a cui Francisco Sarmiento aveva ordinato di prepararsi per l'ultimo scontro. I turchi erano entrati tre volte nella piazza del castello superiore e ne erano stati respinti, prima che la guarnigione soccombesse davanti al numero preponderante dei nemici. Quasi tutti i soldati spagnoli erano morti⁹². Gli ultimi momenti della caduta sono oggetto di versioni contraddittorie, portate dai pochi sopravvissuti: in una relazione si parla di due traditori spagnoli, comprati da Barbarossa, che avrebbero dato fuoco alle munizioni dentro il castello, che sarebbero esplose permettendo l'entrata definitiva degli attaccanti⁹³. Alcuni superstiti al comando di un tal Luis de Haro si erano rifugiati all'interno di un vecchio torrione della marina per trattare con i turchi, tra cui Machín de Monguia ferito e diversi civili. Il capitano Juan Vizcaíno era caduto cercando di ritirarsi dal castello superiore, mentre Francisco Sarmiento era stato visto combattere a cavallo, ma il suo corpo non fu mai ritrovato tra i cadaveri e la sua sorte rimane sconosciuta⁹⁴. I giannizzeri avevano ucciso quasi tutti i feriti e malati che avevano trovato nel borgo conquistato⁹⁵; i soldati del torrione si erano arresi, finendo

90 AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1113, f. 40. Messina, 7 agosto 1539.

91 AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1113, f. 23. Aranjuez, 15 settembre 1539.

92 BUDOR, cit., p. 184.

93 AGS, *Guerra y Marina*, Legajo 17, f. 100. Gallipoli, 11 agosto 1539.

94 Le fonti sono abbastanza concordi nel raccontare la sua morte, tranne una relazione che dice che egli riuscì a ritirarsi nel torrione della marina per patteggiare con Barbarossa, ma il corsaro non avrebbe rispettato gli accordi. Il maestro de campo, ferito gravemente, sarebbe stato catturato dal corsaro. Anche altre fonti danno Sarmiento prigioniero di Khayr al-Din: sulla sua fine non si hanno informazioni certe. GONZÁLEZ CASTRILLO, cit., p. 82.

95 BUDOR, cit., p. 183.

ridotti in schiavitù. Il resoconto della fase finale dell'assedio era stato narrato da alcuni superstiti: a Venezia era arrivato uno schiavo scappato dalla fortezza⁹⁶, mentre un'ampia relazione fu fornita da due soldati spagnoli di nome Juan de Alcaraz e Francisco de Tapía. I due erano fuggiti dopo la caduta ed erano giunti a Brindisi in maniera rocambolesca⁹⁷. È difficile un calcolo delle perdite dell'assedio: gli spagnoli erano morti tutti, «peleando como valientes hombres»⁹⁸, tranne 800 prigionieri, di cui 300-400 soldati e le restanti donne e bambini; per i turchi invece è possibile stimare qualche migliaio di caduti, ma le fonti spagnole non forniscono dati attendibili in questo verso. Tutte le relazioni concordano però sul fatto che un gran numero dei morti tra gli attaccanti era stato causato dal loro stesso fuoco d'artiglieria, poiché anche mentre si conducevano assalti alle mura i cannoni non cessavano di sparare, per ordine dell'ammiraglio.

Dopo la resa, secondo la relazione di Juan de Alcaraz e Francisco de Tapía, erano stati condotti sulla galea di Barbarossa i capitani Luis de Haro, Machín de Monguia e il neovescovo della città, il cui mandato era durato pochi mesi. Proprio il vescovo si era distinto nel corso della battaglia, confessando i feriti e impartendo i sacramenti, «y que andaba con una cruz en la mano en lo más bravo de las baterías, esforzándolos y animándolos como hombre santo»⁹⁹. Una volta a bordo, il comandante corsaro aveva fatto decapitare il vescovo, un altro chierico cappellano del maestro di campo e Machín de Monguia¹⁰⁰. La sorte del capitano basco è stata successivamente trasfigurata e ha dato origine a versioni romanzate, secondo cui Barbarossa di sua stessa mano aveva tagliato la testa al capitano basco: secondo alcuni perché si ricordava della beffa da lui impartita a Prevesa, secondo altri perché, avendogli chiesto di abbracciare l'Islam, avrebbe ricevuto un secco rifiuto da parte del prigioniero¹⁰¹. Machín de Monguia, oscuro capitano che si era effettivamente distinto in azioni coraggiose, finì trasformato in un eroe del nazionalismo basco nel corso dei secoli successivi¹⁰². La caduta

96 GONZÁLEZ CASTRILLO, cit., p. 81.

97 Il racconto, trascritto da Budor, si trova anche nell'Archivo General de Simancas, con la seguente collocazione: AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1030, f. 133. Andria, 4 settembre 1539.

98 BUDOR, cit., p. 183.

99 Ivi, p. 184.

100 *Ibidem*.

101 In questi termini descrive la sua morte la cronaca di Sandoval: «Rogó a Machín de Monguia que se tornarse turco loandole mucho lo de la Previsa, y porque no lo quiso hazer, y le respondió como valeroso Vizcayno le mandó luego degollar». DE SANDOVAL, cit., p. 377.

102 Il capitano Machín de Monguia fu soggetto a diversi intenti epicizzanti nel corso dei secoli successivi. Nell'opera storica di padre Gabriel De Henao sulle antichità cantabriche, stampata

di Castelnuovo ebbe ampia risonanza negli avvisi di battaglia e nelle cronache europee. Ne parlano estesamente Prudencio de Sandoval e Juan de Sepúlveda; la vicenda è citata nella *Topographia* di Diego de Haedo e nel *Viaje de Turquía* di Pedro de Urdemalas, entrambi testi scritti a decenni di distanza. Le eroiche sconfitte hanno stimolato l'immaginario collettivo ancor più delle semplici vittorie: così la vicenda di Castelnuovo fu oggetto di poemi e trasfigurazioni epiche¹⁰³. Il marchese del Vasto, Alfonso d'Avalos, aveva notato tuttavia anche reazioni contrastanti: da Milano, scriveva sconcertato a Carlo V che erano stati visti i francesi festeggiare per la vittoria musulmana e la caduta della piazzaforte¹⁰⁴. Come mostra la documentazione, Carlo V fin dai primi mesi aveva fatto tutto il possibile per riscattare i prigionieri di Castelnuovo trattenuti a Costantinopoli, conducendo le negoziazioni tramite Juan Gallego¹⁰⁵. Tra gli schiavi spagnoli, 153 furono liberati o riuscirono a fuggire, mentre oltre 200 sarebbero rimasti nelle mani di Barbarossa o dei suoi *rais*¹⁰⁶. Un anno dopo, Andrea Doria aveva scritto all'imperatore supplicandolo di concedere pensioni alle mogli e ai figli dei capitani Juan Vizcaíno e Estebán Buzalín, morti onorevolmente nell'assedio, poiché i familiari si trovavano in uno stato di povertà. Il padre del capitano Luis de Haro, che era stato catturato a Castelnuovo e si trovava nelle carceri del sultano, era addirittura giunto a Napoli dalla sua terra per implorare il riscatto del figlio. L'ammiraglio genovese aveva chiesto una cedola affinché i

nel 1691, si racconta come l'intrepido Machín a Prevesa, distaccato dal resto della flotta che non poteva soccorrerlo lottò da solo contro 160 tra galere e fuste del sultano. Gabriel DE HENAO, *Averiguaciones de las antigüedades de Cantabria ocupadas en explorar sucesos de los cantabros, quando dominaron a España los godos, y en los de empresas contra moros, y en defenderse dellos, enderezadas principalmente a descubrir los de las tres provincias Cantabrias Vascongadas en esos tiempos*, Salamanca, Por Eugenio Antonio Garcia, 1691, p. 325. Alcuni autori baschi, nel corso dell'Ottocento, ripresero la figura di Machín de Munguia quale esempio del valore nazionale. Tra di essi: Juan E. DELMAS, «Machín de Munguia», *Euskal-Erria. Revista Bascongada*, 10 (1884), pp. 213-214.

103 Sul contraccollo letterario della vicenda di Castelnuovo: Andrea ZINATO, «La conquista spagnola di Castelnuovo e l'assedio ottomano (1538-39): Gutierre de Cetina, Luigi Tansillo ed Hernando de Herrera: le armi e la poesia», in *L'età di Carlo V. La Spagna e l'Europa. Atti del convegno, Verona, 16-17 marzo 2010*, Verona, Edizioni Fiorini, 2011, pp. 14-43; Andrea ZINATO, «L'Impero spagnolo, Venezia e la Sublime Porta: la gloria militare e la gloria poetica. La conquista e l'assedio di Castelnuovo (Herceg Novi) 1538-1539», *Annuario dell'Istituto Romeno di cultura e ricerca umanistica di Venezia*, 14-15 (2012-2013), pp. 101-116.

104 Così scrisse il marchese del Vasto da Milano all'imperatore. AGS, *Estado, Milán*, Legajo 1186, f. 45. 25 agosto 1539.

105 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1030, f. 134. Otranto, 9 ottobre 1539.

106 VARRIALE, *Arrivano li turchi*, cit., p. 111.

fondi stanziati da Carlo per la liberazione potessero essere convertiti in alimenti per i figli dei prigionieri che si trovavano in difficoltà finanziarie¹⁰⁷. La fine dei *tercios* aveva commosso le coscienze di molti, ma l'utilità pratica del loro sacrificio invece era stata almeno discutibile.

Mediterraneo in fermento. Tra scontri navali e ritorni in Africa

Con la fine di Castelnuovo sembrava essersi chiusa la stagione di una grande federazione condivisa. Venezia si era affrettata a concludere una pace separata con il sultano: il trattato, stilato nella primavera del 1540, dipingeva la difficile situazione della Repubblica, un tempo tra le potenze indiscusse del Mediterraneo. A causa dei fallimenti navali in Dalmazia, in Grecia e nel Levante, erano cedute agli ottomani le città-fortezze di Nauplia e Monemvasia, che pure avevano resistito agli attacchi turchi da terra e dal mare nel corso del conflitto. I veneziani erano tenuti a pagare a Solimano un'umiliante indennità di guerra di 300.000 ducati, fatto che rendeva il leone di San Marco poco più di un vassallo di Costantinopoli, sebbene la parola non fosse mai stata pronunciata nella laguna¹⁰⁸. Le autorità di Nauplia, che avevano già respinto un assedio ottomano l'anno precedente, disobbedirono agli ordini ricevuti. Nel giugno 1540 la città si era ribellata con le armi alla prospettiva di diventare suddita dei turchi, ed era determinata a difendersi nonostante l'irritazione del senato veneziano. I quadri dirigenti imperiali dalla penisola italiana avevano deciso di inviare rinforzi ai ribelli per evitare che la piazzaforte, importante base logistica in Morea per la guerra di galee a corto raggio, cadesse in mani musulmane. L'*establishment* ispano-imperiale tentava di rompere la pace appena conclusa tra Venezia e la Sublime Porta: il sultano si rifiutava infatti di firmare senza la certezza di entrare in possesso di Nauplia e Monemvasia. Anche quest'ultima, sull'esempio della prima, si era infatti ribellata¹⁰⁹.

Ferrante Gonzaga dal viceregno di Sicilia aveva inviato in missione segreta il capitano Pietro Secula, un greco originario di Nauplia al servizio degli spagnoli. Una copia delle istruzioni illustra il suo compito: egli avrebbe dovuto raggiungere la sua città natale per raccogliere informazioni sulla rivolta e scoprire se le notizie erano vere. Avrebbe poi dovuto consegnare ai capi della città una lettera di Gonzaga, che informava della posizione delle galee di Andrea Doria

107 AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1032, f. 77. Napoli, 17 novembre 1540.

108 SETTON, cit., pp. 450-451.

109 AGS, *Estado, Milán*, Legajo 1187, f. 84. Como, 28 giugno 1540.

e offriva tutto l'aiuto possibile. Le potenze cristiane non avrebbero mancato di soccorrerli: il vicerè intendeva inviare vettovaglie, artiglieria o munizioni se lo avessero informato di cosa scarseggiava nella fortezza. Gli scritti di Ferrante sono caratterizzati da riferimenti a un sentimento di fratellanza cristiana di fronte all'infedele, in linea con la personalità del nobile¹¹⁰. Il capitano Secula sarebbe dovuto tornare con richieste e rapporti, portando con sé alcuni cittadini di Nauplia che avrebbero parlato a nome della comunità davanti a Doria¹¹¹. L'esule greco, tuttavia, non avrebbe mai raggiunto Nauplia: alcuni corsari avevano attaccato la fregata su cui viaggiava e Pietro, evidentemente, non aveva fatto in tempo a gettare le carte in mare, come indicato nelle istruzioni in caso di cattura. La testa di Secula sarebbe stata tagliata a Costantinopoli, mentre le lettere firmate dal vicerè erano finite nelle mani dei *pasha* turchi¹¹². Gli imperiali cercarono altre maniere per mettersi in contatto con i ribelli, senza però che il collegamento fosse mai realmente allacciato. Dopo aver resistito per tutta l'estate e l'autunno, Nauplia si arrese ai turchi il 21 novembre. Monemvasia era già caduta il 3 dello stesso mese¹¹³.

Lungo il mare continuavano intanto gli scontri endemici tra gli schieramenti. Barbarossa aveva incaricato il proprio sottoposto Dragut di condurre una squadra di corsari barbareschi lungo il Mediterraneo occidentale, per saccheggiare le coste italiane e disturbare la navigazione spagnola. Dragut, giovane promessa della corsa algerina, era nato a Bodrum, in Asia Minore, e si era guadagnato una precoce reputazione predando le navi veneziane nell'Esgeo; divenuto allievo prediletto di Barbarossa, aveva comandato la retroguardia barbaresca durante la battaglia di Prevesa¹¹⁴. Andrea Doria era deciso a non perdere la preda e aveva

110 Su questo tema e sull'idealità crociata presente nel ceto nobiliare italo-spagnolo di quegli anni, rimando ancora a: LOMBARDO, *L'ideale crociato nel mondo mediterraneo di Carlo V*, cit., pp. 47-86.

111 AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1114, f. 134. S.d. 1540.

112 AGS, *Estado, Venecia*, Legajo 1316, f. 70. Venezia, 8 ottobre 1540.

113 *I Libri Commemorativi della Repubblica di Venezia. Regesti*, VI, a cura di Riccardo PREDELLI, New York, Cambridge University Press, 2012, p. 238. Setton afferma invece che la resa di Monemvasia sia avvenuta il 23 novembre 1540, due giorni dopo quella di Nauplia. Si è deciso di dare maggior fiducia alle informazioni provenienti dai regesti veneziani, sebbene non si possa escludere l'altra opzione. SETTON, cit., p. 451.

114 Ivi, p. 532. Su Dragut: Ali RIZA SEYFI, *Turgut Reis*, Istanbul, T.C. Dz. K.K. Basımevi Müdürlüğü, 1994; Eloy MARTÍN CORRALES, «Dragut, un corsario enemigo, admirado y temido», *Studia historica. Historia moderna*, 36 (2014), pp. 59-75; Özlem KUMRULAR, «Turgut Reis (1485-1565): the uncrowned King of the Mediterranean (1485-1565)», in Dejanirah COUTO (ed.), *Seapower, technology and trade. Studies in Turkish maritime history*, Istanbul, Denizler

diviso la flotta genovese-imperiale in diverse squadre per pattugliare il bacino occidentale. Lo stesso Andrea aveva condotto personalmente una formazione di 22 galee sulla costa nordafricana per incrociare il corsaro nel suo covo di Djerba, senza però trovarlo¹¹⁵. L'ammiraglio aveva intanto inviato il proprio parente Erasmo Doria a guardia delle Baleari con una decina di galee, mentre una squadra di 11 legni incrociava al largo di Napoli; Berenguer de Requesens comandava le galee di Sicilia, mentre il nipote favorito di Doria, Giannettino, pattugliava le coste di Corsica e Sardegna¹¹⁶. Proprio Giannettino, unitosi con le imbarcazioni di Requesens per un totale di 21 galee al suo comando, aveva saputo che Dragut, dopo aver razzato il litorale corso, era stato visto con 11 vele oltrepassare le Bocche di Bonifacio. I genovesi si erano messi sulla scia del corsaro seguendolo fino alla Capraia, dove avevano udito le cannonate sparate dalla flotta musulmana al torrione dell'isola. I comandanti cristiani avevano saputo dai pescatori e da coloro che fuggivano su piccole barche che i barbareschi si erano diretti a Capo Corso e infine lungo la costa occidentale, fino alla deserta cala di Girolata. Il 15 giugno, mentre i corsari erano alla fonda nella baia disabitata, Giannettino Doria era piombato su di loro, iniziando lo scontro tra gli allievi dei due lupi del Mediterraneo.

Sullo svolgimento della battaglia esistono versioni leggermente differenti: Cesáreo Fernández Duro, storico della marina castigliana, afferma che le galee cristiane avevano colto i nemici completamente di sorpresa, mentre erano sulla spiaggia intenti a riposarsi e dividere il bottino. All'apparizione della squadra imperiale un buon numero di turchi si sarebbe disperso sulle montagne, mentre Dragut aveva fatto appena in tempo a ordinare una scarica di artiglieria, prima di essere catturato con tutte le sue imbarcazioni¹¹⁷. Alberto Guglielmotti asserisce piuttosto che, quando i turchi si trovavano a terra, erano state mandate avanti solo 6 galee al comando di Giorgio Doria per indurre Dragut, in superiorità numerica, all'attacco. Le vele barbaresche, cominciato l'inseguimento, erano così state attirate nell'agguato e assalite dalle restanti 15 galee cristiane, in attesa appena fuori dalla vista. Le imbarcazioni erano state circondate prima di

Kitabevi, 2014, pp. 48-52.

115 Jurien DE LA GRAVIÈRE, *Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand*, Paris, E. Plon, Nourrit et cie, 1887, p. 23.

116 Alberto P. GUGLIELMOTTI, *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, II, Firenze, Successori Le Monnier, 1876, p. 87-88. Sulla difesa delle Baleari, si veda in particolare: José Juan VIDAL, «La defensa del reino de Mallorca en la época de Carlos V (1535-1558)», in José MARTÍNEZ MILLÁN (ed.), cit., pp. 541-590.

117 FERNÁNDEZ DURO, cit., pp. 249-250; DE LA GRAVIÈRE, cit., p. 25.

poter sparare un colpo, senza lasciare altra soluzione che la resa¹¹⁸. Lo scontro era stato in ogni caso un successo totale per le forze ispano-genovesi: a fronte di perdite bassissime, i cristiani avevano catturato 11 vascelli corsari, tra cui la galea papale «Bibbiena» e la veneziana «Moceniga», perse dagli alleati a Prevesa due anni prima¹¹⁹. Il capo corsaro Dragut era stato catturato con almeno un migliaio di suoi uomini, oltre alla liberazione di altrettanti galeotti cristiani. Giannettino era tornato a Genova in trionfo, mentre Dragut era stato pittorescamente incatenato al remo di una galea del clan Doria. Lo scontro vittorioso avrebbe sollecitato l'immaginario: diversi testi successivi riportano lo scambio di battute, probabilmente mai avvenuto, tra il cavaliere ospitaliere Jean Parisot de La Valette e il corsaro turco. Il futuro Gran Maestro, all'epoca semplice ufficiale dell'Ordine di San Giovanni, vedendo il *rais* incatenato gli avrebbe ironicamente urlato «usanza di guerra!», mentre il prigioniero avrebbe replicato: «e cambio di fortuna»¹²⁰. Nonostante la sua creazione a posteriori, il dialogo sintetizza bene la situazione di conflitto tra le due rive. Qualche tempo dopo, il cavaliere sarebbe finito a remare su una galeotta algerina e Dragut sarebbe stato liberato in maniera poco chiara. I loro destini si sarebbero incrociati ancora, molti anni dopo, sull'isola di Malta¹²¹.

Nell'estate 1540 il Mediterraneo, nonostante l'uscita di scena veneziana, era in movimento. Sulle coste pugliesi le autorità spagnole davano la caccia a 8 galee corsare¹²², e poco dopo erano riuscite a catturare una fusta algerina presso Capo Santa Maria¹²³. Nel frattempo, ad Algeri si progettava un audace colpo di mano. Era stata allestita una flotta di 16 vele, di cui tre galee, due galeotte, sette fuste e due brigantini, e posta al comando dei *rais* Alí Hamet e Caramaní, che era stato schiavo di don Álvaro de Bazán prima di fuggire. La terza galea era guidata da un turco soprannominato «il bue marino» per la sua stazza. Una relazione a stampa degli avvenimenti, scritta una quindicina di anni dopo da Pedro Barrantes e intitolata *Dialogo entre Pedro Barrantes Maldonado y un cavallero extrangero: en que cuenta el saco que los turcos hizieron en Gibraltar y el vencimiento y destruyción que la armada de España hizo en la de los turcos. Año 1540*, fornisce precise informazioni su tutti i componenti della flottiglia

118 GUGLIELMOTTI, cit., pp. 89-90.

119 FERNÁNDEZ DURO, cit., p. 250.

120 Riportato in diversi volumi, tra cui un lavoro romanizzato di Ernle Bradford e le biografie di La Valette. Si riporta solo: GUGLIELMOTTI, cit., p. 90.

121 Sui motivi che spinsero alla liberazione di Dragut si indagherà nei capitoli successivi.

122 AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1114, f. 100. Messina, 22 giugno 1540.

123 AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1114, f. 105. Messina, 3 agosto 1540.

barbaresca¹²⁴. Alí Caur era un altro ex schiavo musulmano che si era convertito al cristianesimo durante la sua prigionia a Gibilterra, prima di fuggire per andare ad Algeri, riabbracciando l'Islam e prendendo parte alla corsa marittima. Egli conosceva bene la città sullo stretto, in cui era stato in cattività, e aveva fornito agli altri *rais* le informazioni per l'assalto. Lo stesso aveva fatto anche Daide *rais*, che era stato prigioniero nelle galee di don Álvaro de Bazán a Gibilterra. La flotta imbarcava circa 2.000 uomini, oltre a un migliaio di rematori cristiani. La squadra algerina, mentre si dirigeva verso ponente lungo la costa della Barberia, era stata avvistata dal presidio spagnolo di Melilla e dai mercanti europei di Veléz de La Gomera, che subito avevano inviato alcuni brigantini a Malaga per avvisare del pericolo. Erano quindi state informate le città spagnole di Tarifa, Cadice e Gibilterra, ma l'unica precauzione che prese quest'ultima era stato aggiungere due uomini di guardia alla Torre del Tuerto¹²⁵.

La sera di giovedì 9 settembre 1540 le navi algerine si erano nascoste dietro la roccia di Gibilterra. Lì avevano inviato un brigantino per sbarcare alcuni rinnegati ed ex schiavi pratici del luogo, che erano riusciti a penetrare in città senza farsi notare per ispezionare le scarse difese. Erano poi tornati a riferire che la situazione era ideale per un attacco. Grazie ai rinnegati spagnoli, la flotta era riuscita a ingannare le guardie della torre, apostrofandole in perfetto castigliano e spacciandosi per la squadra navale di don Bernardino de Mendoza. Le truppe erano sbarcate presso la Caletilla del Laudero e avevano atteso tutta la notte. Il primo ad accorgersi della presenza di soldati nemici era stato un eremita che viveva dalle parti del santuario di Nuestra Señora de Europa, situato fuori città. All'alba, circa 600 uomini erano entrati nell'abitato depredando diverse case, mentre una parte si dirigeva verso il castello per tentarne la conquista. Sul sacco di Gibilterra sono sorte diverse storie popolari, che Pedro Barrantes riporta diligentemente nella sua cronaca¹²⁶. Sicuramente in città si trovava meno gente

124Le galeotte avevano come capitani: Mohamet, rinnegato greco; Mami *rais*, anch'egli rinnegato greco; Zain *rais*, turco; Piavana *rais*, turco; Caramuza, turco; i comandanti delle fuste erano: Agi Caralí, turco; Carayazufu, turco; il capitano del brigantino era Alí Foia. PEDRO BARRANTES, *Dialogo entre Pedro Barrantes Maldonado y un cavallero extrangero: en que cuenta el sacco que los turcos hizieron en Gibraltar y el vencimiento y destruyción que la armada de España hizo en la de los turcos. Año 1540...*, Alcalá de Henares, En casa de Sebastian Martinez, 1566, pp. C3v.-C5r.

125Ivi, p. E1r.

126La schiava di un abitante di Gibilterra, il vecchio e cieco Pedro Herrera, nonostante dovesse considerare i turchi come suoi salvatori corse a casa dal suo padrone per avvisarlo del pericolo. Ma siccome egli non poteva scappare velocemente, se lo caricò sulle spalle e lo portò fino al sicuro della fortezza. Un altro schiavo moro di Francisco Julian fece lo stesso, ma siccome

del solito, per cui i contadini e pescatori che erano già usciti a lavorare erano scampati alla razzia. La calca di gente che aveva tentato di rifugiarsi nel castello entrando dalla piccola porta, invece, aveva provocato diversi morti, tra le donne e i bambini, schiacciati dalla folla¹²⁷. Secondo quanto riporta Barrantes, un abitante di nome Rodrigo Nuñez era riuscito a uccidere il portastendardo dei turchi che andavano all'assalto della fortezza, prima di cadere anch'egli. Un secondo turco che aveva preso la bandiera era stato ucciso da uno sparo dei difensori; il terzo che aveva raccolto il vessillo aveva deciso di ritirarsi verso prede più facili, desistendo così dall'attacco alla fortezza. I corsari erano riusciti a catturare una settantina di persone, tra cui il nobile Francisco de Mendoza, e a saccheggiare il santuario di Nuestra Señora de Europa; tra gli spagnoli erano morti dieci militari e un numero imprecisato di abitanti¹²⁸.

I barbareschi, come da prassi, erano rimasti alcuni giorni alla fonda poco distanti dalla città per trattare il riscatto dei prigionieri. Nell'attesa avevano catturato alcune navi cristiane, che si dirigevano ignare a Gibilterra. Una volta ottenuti 7.000 ducati di riscatto, i corsari avevano tolto le ancore il 13 settembre¹²⁹. Vedendo che il *raid* non era stato tanto proficuo quanto sperato, Alí Hamet e Caramaní, dopo aver fatto scalo in Africa, avevano deciso di dirigersi verso la città granadina di Motril, toccando l'isolotto di Alborán. Pesava il fatto che Alí Hamet, corsaro levantino di lunga data, fosse poco pratico dei mari del ponente; i capitani barbareschi erano convinti che le galee cristiane fossero lontano, a oriente¹³⁰. Don Bernardino de Mendoza, ex *alcaide* della Goletta e in quel momento capitano generale delle galee di Spagna, stava in realtà incrociando con la sua squadra al largo delle Baleari. Quando era stato raggiunto dalla notizia del sacco di Gibilterra, con le 14 galee a disposizione – mentre altri resoconti riportano il numero di 10 – aveva deciso di intercettare i barbareschi, inviando brigantini a ovest in esplorazione¹³¹. Dopo aver inseguito inutilmente un con-

il suo padrone non voleva credergli prese in braccio i due figli di Francisco e li portò al castello. Nelle pagine seguenti sono anche narrate le gesta eroiche del giovane cavaliere Juan de Senabria, accorso a difendere la fortezza. Ivi, pp. E3v-E4r.

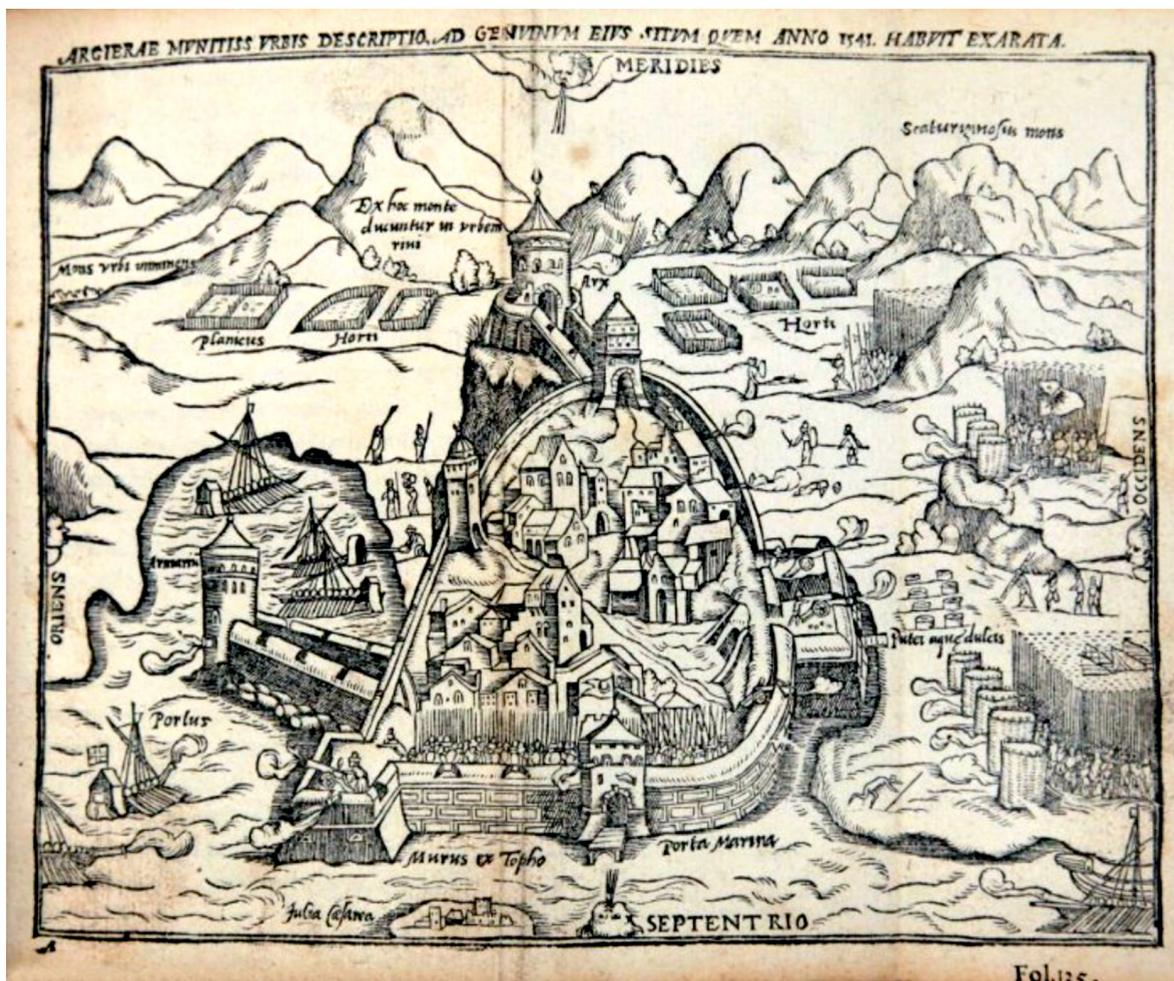
127 «aogaronse en esto algunas mugeres y niños por entrar en el castillo». AGS, *Guerra y Marina*, Legajo 17, f. 101. S.d., 1540.

128 *Ibidem*.

129 BARRANTES, cit., p. 251.

130 Ivi, pp. J5v.-J6v.

131 Pedro Barrantes e Fernández Duro affermano che delle 14 galee di don Bernardino 4 non parteciparono alla battaglia perché in cattivo stato; un documento conservato a Simancas, con la lista delle perdite (morti e feriti) subite da ogni galea durante la battaglia, mostra che vi par-



L'assedio di Algeri 1541. Incisione del 1555
(Wikimedia Commons – Public Domain)

voglio di 8 navi che si erano rivelate essere amiche, e dopo esser giunto fino a Orano¹³², finalmente il 1° ottobre aveva incontrato i nemici presso l'isolotto di Alborán: «yo creo que este hecho fue guiado por Dios: juntarle estas dos armadas y que no se errassen: porque estos perfidos turcos vuiessen el pago de las

teciparono tutte e 14. AGS, *Guerra y Marina*, Legajo 18, f. 40. S.d.
132BARRANTES, cit., p. J7v.

offensas que hizieron a Nuestra Señora de Europa»¹³³, scrive Pedro Barrantes. I turchi, in superiorità numerica, avevano ingaggiato battaglia con don Bernardino. Don Enrique Enriquez aveva promesso ai rematori della propria galea, che a chi avesse combattuto valorosamente «les daría libertad»¹³⁴. Il capitano avrebbe, in seguito, mantenuto la parola data. Era pratica comune negli scontri mediterranei dall'esito incerto promettere la libertà ai galeotti "sforzati" in cambio del loro apporto in battaglia, preferendo perdere una fetta di capitale umano piuttosto che l'intera galea¹³⁵.

Lo scontro di Alborán, agli antipodi della battaglia di Prevesa, era costituito principalmente di abbordaggi. La galea bastarda su cui si trovava don Bernardino era stata investita dalle due di Alí Hamet e di Caramaní; quest'ultima tuttavia era stata affiancata dalla galea del capitano Pedro Buhera, giunto in soccorso del comandante spagnolo¹³⁶. Si erano sviluppati una serie di singoli scontri tra i vascelli barbareschi e quelli iberici, con scariche di artiglieria e archibugeria che preparavano gli abbordaggi. La battaglia si era decisa in gran parte intorno allo scontro tra le galee capitate. Nel combattimento corpo a corpo i cristiani erano riusciti a prevalere faticosamente: Caramaní era stato ucciso, Alí Hamet catturato, lo stesso Bernardino de Mendoza era rimasto ferito in varie parti del corpo¹³⁷. La vittoria spagnola era chiara al termine della giornata: secondo la documentazione di Simancas e le cronache, erano state catturate 10 imbarcazioni algerine e affondata una, mentre le restanti erano riuscite a fuggire; erano stati liberati circa 800 galeotti cristiani¹³⁸ e presi 411 prigionieri musulmani¹³⁹, a costo di 163 morti spagnoli durante la battaglia, senza contare quelli che sarebbero deceduti per le ferite nei giorni successivi¹⁴⁰. Tutti i maggiori comandanti corsari

133Ivi, p. K4r.

134AGS, *Guerra y Marina*, Legajo 18, f. 41. S.d.

135Sullo "sferramento" dei galeotti durante un'altra grande occasione, ovvero la battaglia di Lepanto del 1571: Alessandro BARBERO, *Lepanto. La battaglia dei tre imperi*, Roma-Bari, Laterza, 2012, p. 541.

136BARRANTES, cit., pp. L1v.-L2r.

137Ivi, p. L5r.

138Pedro Barrantes afferma che i cristiani liberati furono 750, Fernández Duro 837; non avendo ritrovato nell'Archivo de Simancas elenchi completi, si è optato per una stima tra i due autori.

139La stima di Fernández Duro è di 427, ma a Simancas un lunghissimo documento redatto il giorno stesso della battaglia ne fissa il numero a 411, fornendo i nomi di ciascuno. AGS, *Guerra y Marina*, Legajo 18, f. 36. Malaga, 1° ottobre 1540.

140Una lista dei caduti presente a Simancas li suddivide per ciascuna galea, vengono a seguito riportate le cifre. Delle galee di don Bernardino de Mendoza: galea bastarda, 13 morti; galea *Santa Barbara*, 25 morti; galea *Española*, 7 morti; galea *Sol*, 10 morti; galea *Sevilla*, 11 mor-

erano morti, mentre tra gli spagnoli non erano sopravvissuti i capitani Alonso de Armenta, Tineo e Juan de Valloa. La galea «Santa Barbara» era quella che aveva avuto il numero maggiore di caduti e il suo capitano don Pedro Benítez, originario di Gibilterra e deciso a vendicare il sacco, era stato ucciso da un'archibugiata nel petto. Il capitano biscaglino Juan de Mendrichega, nonostante avesse perso la gamba destra per una cannonata, aveva continuato a guidare la conquista di un'imbarcazione barbaresca, guadagnandosi la ricompensa di Carlo V¹⁴¹. Il ritorno delle galee di don Bernardino sarebbe stato salutato a Malaga con il tipico rituale mediterraneo: aveva preso luogo una coreografica processione, in cui tutti i cristiani liberati recavano in mano candele di cera, mentre i combattenti portavano gli stendardi della galea capitana, di Cristo e della Vergine. All'arrivo del corteo alla cattedrale era stato intonato il *Te Deum* e si era celebrata una messa solenne in ringraziamento della vittoria¹⁴². Parte del bottino era stato donato a Santa Maria della Vittoria, patrona di Malaga, ai conventi di San Francesco, San Domenico e alle monache di Santa Chiara, oltre a 200 ducati offerti a Nostra Signora di Guadalupe e 150 agli altri sei monasteri di Malaga¹⁴³. Nella mentalità della popolazione rivierasca il castigo che avevano ricevuto i musulmani, che avevano dissacrato il santuario della Madonna a Gibilterra, non poteva trovare altra spiegazione se non quella di un intervento divino.

Mentre si combatteva sulle acque mediterranee, anche la situazione in Nord Africa richiedeva l'intervento imperiale. Tra luglio e settembre 1540 erano venuti alla luce una serie di crimini e corruzione che coinvolgevano il comandante del presidio spagnolo di Bona, Álvaro Gómez, e una serie di suoi sottoposti. La condizione della guarnigione, sottoposta a soprusi e preda di un clima di terrore, si era fatta insostenibile, culminando in un colpo di mano da parte di alcuni ufficiali – probabilmente per coprire a loro volta la complicità in diversi omicidi –, il suicidio dell'*alcaide* e l'abbandono della fortezza algerina¹⁴⁴. In contemporanea con le vicende di Bona il regnante fantoccio di Tunisi, Mulay

ti; galea *Granada*, 24 morti; galea *Portana*, 2 morti; galea *Alma*, 3 morti; galea *Ynbidia*, 23 morti; galea *Victoria*, 10 morti. Delle galee di Enrique Enriquez: galea *Santa Ana*, 13 morti; galea *Trinidad*, 3 morti. Delle galee di don Álvaro de Bazán: galea *San Marcos*, 14 morti; galea *Victoria Española*, 5 morti. AGS, *Guerra y Marina*, Legajo 18, f. 40. S.d.

141 BARRANTES, cit., p. L5v.-L6r.

142 Ivi, p. L8r.-L8v.

143 AGS, *Guerra y Marina*, Legajo 18, f. 36. Malaga, 1° ottobre 1540.

144 Sulla peculiare vicenda di Bona e dei crimini connessi, si veda il contributo: Simone LOMBARDO, «Un romanzo della frontiera mediterranea. Il caso di Bona e di Álvaro Gómez (1535-1540)», *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 39, 2 (2019), pp. 1-27.

Hasan, incapace di controllare da solo il proprio territorio, da ormai due anni inviava all'imperatore richieste di aiuto contro alcune città ribelli del suo dominio. Andrea Doria, eliminata la minaccia di Dragut, in accordo con Carlo V si era deciso ad andare in soccorso del vassallo imperiale, nonostante i numerosi screzi e tensioni ricorrenti tra Mulay Hasan e le stesse autorità ispano-imperiali. L'ammiraglio genovese aveva allestito una flotta di 50 galee, che il 27 settembre aveva lasciato l'isola di Favignana, in Sicilia, dirigendosi in Tunisia¹⁴⁵. Le forze cristiane erano giunte davanti alla città ribelle di Monastir il 5 ottobre. Il giorno successivo avevano ricevuto una delegazione di mori che accettava di arrendersi agli imperiali, a patto di non essere consegnati al re di Tunisi. Doria, in maniera poco diplomatica, aveva risposto che possedeva il diritto di consegnarli a chi voleva, dando ai ribelli un'ora di tempo per decidere. Senza aspettare la risposta i cristiani avevano iniziato a sbarcare le truppe. I mori avevano allora fatto uscire dalla città la popolazione civile: per coprire la fuga e guadagnare tempo avevano lanciato un migliaio di cavalieri in una scaramuccia contro i *tercios* spagnoli, nella quale erano morti il capitano Mercado Harto e una quindicina di soldati. Quando la gente fu in salvo si ritirarono con alcune perdite¹⁴⁶.

Dopo aver lasciato 80 uomini di guarnigione a Monastir, il 7 ottobre l'armata cristiana si era mossa verso Mahometa (odierna Hammamet), che sarebbe caduta senza combattere, come fece anche Exfaquez. Le trattative con le isole di Djerba erano state più complicate, ma comunque coronate da successo¹⁴⁷. L'armata di Doria aveva abbandonato il Nord Africa il 7 novembre, lasciando un intero *tercio* al comando di don Álvaro de Sande a guardia di Monastir. Già il giorno successivo, il re Mulay Hasan aveva chiesto a don Álvaro di aiutare il suo esercito in una spedizione contro i ribelli. Non sopportandone più l'insistenza, come ammette candidamente lo stesso don Álvaro nella relazione successiva, il maestro di campo aveva deciso di uscire da Monastir con i suoi uomini e l'artiglieria durante la notte del 10 novembre 1540. Gli esploratori del sovrano tunisino avevano riferito la presenza di varie migliaia di uomini a cavallo e 400 armati di schioppo, decisi a dare battaglia. I fanti spagnoli erano stati dunque schierati al centro e i cavalieri di Mulay Hasan sulle due ali. Tuttavia, dopo il contatto iniziale lo scontro si era velocemente trasformato in una fuga disordinata delle truppe del re di Tunisi, che aveva dato ampia prova di incompetenza sul campo di battaglia, come afferma il comandante spagnolo. Il monarca stesso

145AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1031, f. 171. Messina, 1° ottobre 1540.

146AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1031, f. 181. Monastir, 8 ottobre 1540.

147AGS, *Estado, Nápoles*, Legajo 1032, f. 77. Napoli, 17 novembre 1540.

era scappato fino a Tunisi, seguendo i propri uomini in rotta. Sul campo era rimasto solo il *tercio* di don Álvaro, che aveva iniziato a percorrere a piedi le 12 miglia che lo separavano da Monastir. I cavalieri nemici avevano attaccato costantemente l'avanguardia e la retroguardia, che era stata costretta a ricorrere alle picche per respingerli, senza mai fermare la marcia. Al calar del sole i mori si erano ritirati. Lo scontro aveva suscitato curiosità tra le genti tunisine, che osservavano la compattezza e disciplina militare della fanteria iberica. I 3.000 spagnoli erano riusciti a ritirarsi in ordine a Monastir, perdendo una decina di uomini e accusando 50-60 feriti, senza dover abbandonare l'artiglieria. Secondo la testimonianza di un rinnegato, le forze ribelli erano composte da circa 10.000 cavalieri di Kairouan, 4.000 *alarabes*, 8.000 mori appiedati e 400 turchi. Il re Mulay Hasan, nonostante la morte di un migliaio dei propri uomini nella rotta, era giunto a Monastir per congratularsi con il comandante spagnolo. Álvaro de Sande aveva scritto al vicerè Ferrante Gonzaga un'ampia relazione dell'accaduto, in cui non risparmiava i propri commenti sullo svolgimento delle operazioni¹⁴⁸.

Nonostante l'egemonia militare delle truppe cristiane in Tunisia, che avevano facilmente avuto ragione delle indisciplinate bande locali, gli europei si erano introdotti in situazioni complicate, fatte di equilibri tribali e faide secolari. Il *tercio* sarebbe stato prelevato da Monastir l'anno successivo. L'intervento spagnolo nel continente africano era sostanzialmente incapace di comprendere la realtà del luogo non riusciva a fraporsi al complesso sistema di rivalità interne. L'ingerenza di Carlo V negli affari della Barberia musulmana, nonostante la vittoria tunisina del 1535 e il secondo intervento del 1540, non era riuscita a lasciare un segno duraturo. I rischi delle imprese oltremare sarebbero divenuti evidenti l'anno seguente con l'ultima, fallimentare spedizione dell'imperatore ad Algeri, che si sarebbe risolta in uno dei peggiori disastri militari nella carriera dell'Asburgo. Il mondo musulmano del Nord Africa, a prima vista debole, si sarebbe dimostrato in realtà impenetrabile in profondità per gli eserciti cristiani.

Conclusioni

La campagna del 1540 aveva chiuso quattro anni di guerra che avevano smosso gli equilibri del mondo mediterraneo. Il seme dei cambiamenti in atto, tuttavia, non era stato colto immediatamente e aveva bisogno di una lunga gesta-

¹⁴⁸ Sono stati riportati gli avvenimenti così come descritti dallo stesso Álvaro de Sande. AGS, *Estado, Sicilia*, Legajo 1114, f. 136. Monastir, 12 novembre 1540.

zione per mostrare tutte le sue conseguenze. Ho operato un tentativo di ricostruzione evenemenziale che può aiutare a mettere in luce gli sviluppi successivi. Ne sarebbe stato segnato il corso delle vicende mediterranee ben oltre la metà del Cinquecento. Innanzitutto, a partire dal conflitto 1537-1540 è possibile notare alcuni mutamenti geopolitici, che avevano scosso la fisionomia del bacino marittimo. La guerra, conclusa in maniera fallimentare per Venezia, aveva assestato un ulteriore colpo alla repubblica, che si avviava al tramonto della propria egemonia marittima nel quadrante levantino.

L'Adriatico aveva ormai cessato di essere il «Golfo di Venezia», dominio incontrastato delle galee di San Marco, sancendo con lo scontro Prevesa l'ingresso in grande stile della potenza ottomana. L'Adriatico si stava trasformando trasformandosi in un mare libero, soggetto a molteplici spinte e attori: Ragusa, i turchi, lo stato pontificio, spagnoli e napoletani, gli uscocchi, le ingerenze austriache¹⁴⁹. Gli scontri degli anni 1537-1540 non sembrano decisivi sul piano militare, al contrario di quello psicologico: il crollo su sé stessa della Lega Santa, incapace di sconfiggere il nemico turco nonostante la grande mobilitazione di uomini e mezzi, aveva contribuito a far cadere il mito dell'invincibilità cristiana sui mari. Nemmeno una flotta delle dimensioni di quella schierata a Prevesa era stata in grado di schiacciare i corsari e il naviglio ottomano, che potevano finalmente agire in piena collaborazione. Se con la spedizione di Tunisi del 1535 era stato lanciato un chiaro messaggio, rivendicando la potenza cristiano-imperiale nel Mediterraneo, con il mancato scontro di Prevesa ne era stato raccolto uno del tutto opposto. In questo senso gli anni Trenta e Quaranta del XVI secolo avevano segnato un punto di svolta. Gli eventi della Lega Santa avevano messo definitivamente in discussione il governo del mare interno, prerogativa delle potenze europee fin dall'XI secolo. Khayr al-Din Barbarossa, che aveva aggirato le trattative per porsi al servizio di Carlo V, era la figura ideale per convertire l'impero ottomano in una grande potenza marittima: le campagne di questi anni avevano creato le condizioni perché le flotte del sultano si affacciassero nel bacino occidentale.

L'obiettivo era la conquista del «Mar Bianco», come i turchi chiamavano il Mediterraneo. La guerra marittima musulmana era sempre stata divisa tra due emisferi, quello nordafricano-barbaresco e quello turco-levantino, che avevano agito in maniera quasi indipendente fino a quel momento. Le flotte musulmane, appartenenti ai due mondi, si erano saldate grazie alla cooperazione di questi anni di guerra. La comparsa di imbarcazioni turche sempre più a ponente ne era

149 VARRIALE, *Arrivano li turchi*, cit., p. 112.

la prova¹⁵⁰.

Gli scontri del 1537-1540 stavano intanto forgiando una nuova generazione di capitani corsari, che sarebbe divenuta protagonista della seconda metà del secolo, tra cui spicca il nome di Dragut. Cresciuti sotto l'ala e gli insegnamenti di Barbarossa, i nuovi comandanti non erano più solo indipendenti imprenditori marittimi ma potevano contare sull'appoggio effettivo – e non solo ideale – di Costantinopoli. La sicurezza costiera del Mediterraneo sarebbe effettivamente peggiorata nel corso degli anni Quaranta, complice l'eredità della spedizione di Algeri del 1541, aumentando il clima di incertezza che le difese ispano-imperiali non erano in grado di arginare. D'altro canto, l'ideale di una risposta cristiana congiunta contro la minaccia musulmana si era dimostrato irrealizzabile e non si sarebbe più presentato almeno fino a Lepanto. L'Europa era sempre più divisa da fratture profonde, politiche e religiose, incapace di aderire alle vecchie formule delle federazioni crociate. Gli appelli papali in questo senso trovavano risposta sempre più scarsa, mentre l'universo mediterraneo somigliava sempre più a una società di frontiera, che vedeva il cozzare dei due grandi imperi asburgico e ottomano.

Il problema della mancata formazione di nuove alleanze trasversali al mondo cristiano, sarebbe stato prodotto dalla non convergenza delle strategie del mondo ispano-imperiale e di Venezia, ossia dai due attori da cui dipendeva la possibilità di un'unione anti ottomana. Il centro degli obiettivi della monarchia asburgica sarebbe divenuto, in maniera sempre più netta, il tentativo di controllo del Nord Africa occidentale, in risposta alla condizione di insicurezza causata dalla corsa barbaresca. Questo tipo di strategia si traduceva in un lungo conflitto di logoramento, fatto di endemici scontri intorno ai *presidios* spagnoli e imprese anfibe, lontane dalla ricerca di grandi battaglie navali o campali. Al contrario, le mosse di Venezia gravitavano attorno alla conservazione delle proprie posizioni levantine, minacciate dall'espansionismo ottomano, e in parallelo la necessità di mantenere relazioni pacifiche con il sultano di Costantinopoli. Il commercio con il Levante, e di conseguenza una situazione pacifica sulle acque orientali, era un fatto centrale per la città lagunare. Da qui prendeva vita una prospettiva strategica, adottata dal senato, che verteva su conflitti di breve durata e caratterizzati dalla ricerca di grandi scontri navali decisivi, grazie ai quali trattare i termini di una pace favorevole. Possono essere lette così le guerre del 1499-1503, lo

150 Giovanni MUTO, «Percezione del territorio e strategia del controllo del Mediterraneo spagnolo (secoli XVI-XVII)», in Salvatore BONO, Gonzalo BRAVO e Rosario VILLARI (cur.), *Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mediterraneo*, Roma-Bari, Laterza 2002, pp. 169-190.

scontro del 1537-1540 e la guerra di Cipro del 1570-1574, tutti conflitti segnati dal tentativo di battaglie sul mare in grande stile. Le due strategie divergevano fortemente in quanto obiettivi geografici e modalità: l'unico scontro navale di grandi proporzioni, tra Asburgo e turchi, sarebbe stato quello di Djerba nel 1560. Si trattava, d'altronde, di uno scontro non voluto e anzi evitato a tutti i costi dall'*entourage* imperiale, poiché la campagna era finalizzata alla presa di Tripoli prima dell'arrivo della flotta ottomana¹⁵¹. Le risposte comuni erano difficilmente attuabili, data la diversità di sguardo delle potenze cristiane. Una nuova Lega Santa sarebbe risorta, in maniera inaspettata e potente, oltre una trentina di anni dopo, con esiti molto diversi.

Al di là dei mutamenti geopolitici, gli eventi del 1537-1540 avevano preconizzato ripensamenti anche in ambito tecnico, rispetto alla conduzione delle operazioni marittime. Lo scontro di Prevesa mostrava la difficile collaborazione tra navi a vela e galee a remi, di fatto segnando un movimento opposto a quello che era in atto contemporaneamente tra le marinerie atlantiche. A partire da Prevesa e almeno fino al XVII secolo inoltrato, erano state le galee a remi le protagoniste indiscusse della guerra nel Mediterraneo, mentre le navi ad alto bordo avrebbero fornito solo un'azione di supporto logistico.

La guerra del 1537-1540 aveva visto soprattutto il grande aumento delle flotte, che avevano raggiunti numeri altissimi e sarebbero state il modello per i decenni successivi. Il conflitto marittimo si era tramutato in una guerra di massa, con conseguenze sul numero dei rematori e dunque sulla loro provenienza, il loro stato di libertà e sulla tecnica remiera. Si trattava certamente di sviluppi già in gestazione da lungo periodo, che il conflitto aveva solo affrettato nel dare alla luce. Tuttavia, la portata della guerra in analisi non è nemmeno da sopravvalutare. Nonostante i grandi dispiegamenti di forze e gli scontri avvenuti da Gibilterra alla Grecia, di cui il maggiore non era stato Prevesa ma Castelnuovo, il conflitto si era risolto con un nulla di fatto, senza vinti né vincitori. Porre il modesto scontro di Prevesa come spartiacque tra un «Mediterraneo cristiano» e un «lago turco», almeno fino a Lepanto, come è stato affermato da gran parte della storiografia fino a oggi, pare quantomeno eccessivo. Il colpo di grazia di questa trasformazione sembra poter essere indicato piuttosto nel totale disastro di Algeri nel 1541: in quell'occasione l'imperatore in persona e le sue forze avrebbero subito un colpo, fisico e spirituale, da cui avrebbero fatto fatica a risollevarsi. Si trattava della fine di ogni ambizioso progetto di riconquista di Costantinopoli

151 Mette in evidenza la strategia dell'impero asburgico, e soprattutto l'involontarietà della battaglia di Djerba: PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 13-69; 157-260.

da parte di Carlo V; piani che almeno fino al 1540 affollavano le carte custodite nell'archivio di Simancas e provenienti da molti dei consiglieri dell'Asburgo¹⁵². L'imperatore avrebbe rivolto il proprio sguardo verso nord e i problemi con i protestanti tedeschi, lasciando un Mediterraneo sempre più turbolento. Sembrava aprirsi una stagione segnata da un maggiore disordine marittimo, fatto di scorrerie endemiche, di guerra di corsa e di spedizioni militari dagli scarsi esiti risolutivi. La guerra del 1537-1540 aveva aperto la strada verso Algeri.

BIBLIOGRAFIA E FONTI MANOSCRITTE

- ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, *Estado, Costas de África y Levante*, Legajos 464, 468
 – *Estado, Guerra y Marina*, Legajos 8, 17, 18
 – *Estado, Milán*, Legajos 1186, 1187
 – *Estado, Nápoles*, Legajos 1026, 1027, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032
 – *Estado, Sicilia*, Legajos 1113, 1114
 – *Estado, Venecia*, Legajos 1314, 1316
- AYMARD, Maurice, *Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVIe siècle*, in Gino BENZONI (cur.), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Firenze, Leo S. Olschki, 1974, pp. 49-64
- BARBERO, Alessandro, *Lepanto. La battaglia dei tre imperi*, Roma-Bari, Laterza, 2012
- BARRANTES, Pedro, *Dialogo entre Pedro Barrantes Maldonado y un cavallero extranjero: en que cuenta el saco que los turcos hizieron en Gibraltar y el vencimiento y destruycción que la armada de España hizo en la de los turcos. Año 1540...*, Alcalá de Henares, En casa de Sebastian Martinez, 1566
- BENZONI, Gino, «Galeni, Gian Dionigi», in *Dizionario Biografico degli Italiani*, LI,

¹⁵²Sui progetti di riconquista di Costantinopoli: LOMBARDO, *L'ideale crociato nel mondo mediterraneo di Carlo V*, cit., pp. 77-80. Un'altra fonte cronachistica interessante, nella descrizione dell'impegno mediterraneo di Carlo V, è: FRANCISCO LÓPEZ DE GÓMARA, *Guerras de Mar del Emperador Carlos V*, a cura di Miguel Ángel BUNES IBARRA, Nora Edith JIMÉNEZ, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000. Sulla politica nordafricana dell'Asburgo: EDUARDO GARCÍA ONTIVEROS y HERRERA, *La política norteafricana de Carlos I*, Madrid, CSIC, 1950; DIEGO TÉLLEZ ALARCIA, «El papel del norte de África en la política exterior hispana (ss. XV-XVI)», *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 1 (2000), [online]. Riguardo alle velleità crociate di Carlo V, anche: YOUSSEF EL ALAOU, «Carlos V y el mito de la cruzada contra el islam», in RICA AMRAN (ed.), *Autour de Charles Quint et son empire*, Paris, Indigo & cote-femmes, 2004, pp. 113-130.

Roma, Treccani, 1998, pp. 409-415

BONDIOLI, Mauro e BURLET, René, «Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys», in *The age of the galley. Mediterranean oared vessels since pre-classical times*, London, Conway Maritime Press, 1995, pp. 172-205

BRANDI, Karl, *Carlo V*, Torino, Einaudi, 1961

BRAUDEL, Fernand, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2011

BUDOR, Karlo, «Relación de la pérdida de Castelnuovo», *Studia Romanica et Anglica Zagrabiensia (Sraz)*, 43 (1998), pp. 181-185

BUNES IBARRA, Miguel Ángel, «Italia en la política otomana en dos sitios de Otranto (1480-1538)», in Giuseppe GALASSO e Carlos José HERNANDO SÁNCHEZ (eds.), *El Reino de Nápoles y la monarquía de España entre agregación y conquista*, Roma, Academia de España en Roma, 2004, pp. 561-584

CAPASSO, Carlo, «Barbarossa e Carlo V», *Rivista Storica Italiana*, 2 (1932), pp. 336-348

CAPRIOLI, Francesco, «La red diplomática de los Habsburgo en las negociaciones con los beylerbeyi de Argel (1535-1571)», in María Ángeles PÉREZ SAMPER e José Luis BETRÁN MOYA (eds.), *Nuevas perspectivas de investigación en Historia Moderna: Economía, Sociedad, Política y Cultura en el Mundo Hispánico*, Madrid, Fundación Española de Historia Moderna, 2018, pp. 657-669

– «The “Sheep” and the “Lion”: Charles V, Barbarossa, and Habsburg Diplomatic Practice in the Muslim Mediterranean (1534-1542)», *Journal of Early Modern History*, 25/5 (2021), pp. 392-421

DE HENAO, Gabriel, *Averiguaciones de las antigüedades de Cantabria ocupadas en explorar sucesos de los cantabros, quando dominaron a España los godos, y en los de empresas contra moros, y en defenderse dellos, enderezadas principalmente a descubrir los de las tres provincias Cantabricas Vascongadas en esos tiempos*, Salamanca, Por Eugenio Antonio Garcia, 1691

DE LA GRAVIÈRE, Jurien, *Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand*, Paris, E. Plon, Nourrit et cie, 1887

DE SANDOVAL, Prudencio, *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V. Max. Fortissimo Rey Catholico de España, y de las Indias, islas, y tierra firme del Mar Oceano. Segunda parte*, Logroño, Bartholome Paris, 1634

- DELMAS, Juan E., «Machín de Munguia», *Euskal-Erria. Revista Bascongada*, 10 (1884), pp. 213-214
- EL ALAOUI, Youssef, «Carlos V y el mito de la cruzada contra el islam», in Rica AMRAN (ed.), *Autour de Charles Quint et son empire*, Paris, Indigo & cote-femmes, 2004, pp. 113-130
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los Reynos de Castilla y de León*, I, Madrid, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 1895
- FOURQUIN, Noël, *Quand voguaient les galères*, Rennes, Ouest-France, 1990
- GARCÍA ONTIVEROS y HERRERA, Eduardo, *La política norteafricana de Carlos I*, Madrid, CSIC, 1950
- GARNIER, Edith, *L'alliance impie. François Ier et Soliman le magnifique contre Charles Quint, 1529-1547*, Paris, Editions du Felin, 2008
- GELIGNE, Nicolas, *Le pape, l'empereur et le roi: l'entrevue de Nice (1538)*, Nice, Serre éditeur, 2019
- GLETE, Jan, *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010
- GONZÁLEZ CASTRILLO, Ricardo, «La pérdida de Castelnuovo en 1539 según fuentes españolas», *Anaquele de Estudios Árabes*, 24 (2013), pp. 73-84
- GOZALBO, Antonio, «Tapices y crónica, imagen y texto: un entramado persuasivo al servicio de la imagen de Carlos V», *Potestas*, 9 (2016), pp. 109-134
- GUGLIEMOTTI, Alberto P., *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, II, Firenze, Successori Le Monnier, 1876
- GUTIÉRREZ CRUZ, Rafael, «Las fronteras del Imperio. El motín en La Goleta de Túnez en 1538», in Francisco TORO CEBALLOS e José RODRÍGUEZ MOLINA (eds.), *IX Encuentros de Frontera. Economía, sociedad y Derecho en la Frontera. Homenaje al profesor Emilio Molina López*, Jaén, Diputación Provincial de Jaén, 2014, pp. 273-286
- HORN, Hendrik J., *Jan Cornelisz Vermeyen. Painter of Charles V and his Conquest of Tunis*, 2 voll., Doornspijk, Davaco, 1989
- I Libri Commemoriali della Repubblica di Venezia. Regesti*, VI, a cura di Riccardo PREDELLI, New York, Cambridge University Press, 2012
- IMBER, Colin, «The navy of Suleyman The Magnificent», *Archivum Ottomanicum*, 6 (1980), pp. 211-282
- ISOM-VERHAAREN, Christine, *Allies with the infidel. The Ottoman and French alliance in the Sixteenth Century*, London-New York, I.B.Tauris, 2011
- KENISTON, Hayward, *Francisco de los Cobos, secretario de Carlos V*, Madrid, Castalia, 1980
- KUMRULAR, Özlem, «Turgut Reis (1485-1565): the uncrowned King of the Mediterranean (1485-1565)», in Dejanirah COUTO (ed.), *Seapower, technology and trade. Studies in Turkish maritime history*, Istanbul, Denizler Kitabevi, 2014, pp. 48-52

- LABORDA BARCELÓ, Juan, «Los presidios africanos de la Monarquía Hispánica en el siglo XVI: un nuevo tipo de guerra. El sostenimiento de la Goleta de Túnez», in Pedro GARCÍA MARTÍN, Roberto QUIRÓS ROSADO e Cristina BRAVO LOZANO (eds.), *Antemurales de la fe. Conflictividad confesional en la Monarquía de los Habsburgo, 1516-1714*, Madrid, UAM Ediciones, 2015, pp. 121-137
- LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003
- LOMBARDO, Simone, «Un romanzo della frontiera mediterranea. Il caso di Bona e di Álvaro Gómez (1535-1540)», *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 39, 2 (2019), pp. 1-27
- «Tra propaganda e realtà: una ricostruzione della strana battaglia di Prevesa (1538)», *Studi Veneziani*, 80 (2019), pp. 167-192
- «L'ideale crociato nel mondo mediterraneo di Carlo V. L'imperatore come destinatario degli appelli del ceto nobiliare (1535-1541)», *Riforma e Movimenti Religiosi*, 7 (2020), pp. 47-86
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco, *Guerras de Mar del Emperador Carlos V*, a cura di Miguel Ángel BUNES IBARRA, Nora Edith JIMÉNEZ, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000
- MAFRICI, Mirella, *Ucciali. Dalla Croce alla Mezzaluna. Un grande ammiraglio ottomano nel Mediterraneo del Cinquecento*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2021
- MALLET, Michael Edward e SHAW, Christine, *The Italian Wars 1494-1559: War, State and Society in Early Modern Europe*, Harlow, Pearson, 2012
- MARTÍN CORRALES, Eloy, «Dragut, un corsario enemigo, admirado y temido», *Studia historica. Historia moderna*, 36 (2014), pp. 59-75
- MUTO, Giovanni, «Percezione del territorio e strategia del controllo del Mediterraneo spagnolo (secoli XVI-XVII)», in Salvatore BONO, Gonzalo BRAVO e Rosario VILLARI (cur.), *Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mediterraneo*, Roma-Bari, Laterza 2002, pp. 169-190
- NORDMAN, Daniel, *Tempête sur Alger: l'expédition de Charles Quint en 1541*, Saint-Denis, Bouchène, 2011
- PACINI, Arturo, *Desde Rosas a Gaeta: la costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, Franco Angeli, 2013
- «Algeri 1541: problemi di pianificazione strategica di un disastro annunciato», in Carlo BITOSSO, Marta CALLERI e Antonella ROVERE (cur.), *Ianuensis non nascitur sed fit. Studi per Dino Puncuh*, Genova, Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 2019, pp. 965-992
- PELLEGRINI, Marco, *Guerra Santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Bologna, Il Mulino, 2015

- PEZZOLO, Luciano, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia fra medioevo e prima età moderna*, in Rosaria CANCELILA (cur.), *Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)*, Palermo, Quaderni di Mediterranea, 2007, pp. 67-112
- POUMARÈDE, Géraud, *Il Mediterraneo oltre le crociate. La guerra turca nel Cinquecento e nel Seicento tra leggende e realtà*, Torino, Utet, 2011
- RIVERO RODRÍGUEZ, Manuel, «La Liga Santa y la paz de Italia (1569-1576)», in Pablo FERNÁNDEZ ALBALADEJO, Pinto Crespo V. e José MARTÍNEZ MILLÁN (eds.), *Política, religión e inquisición en la España moderna: homenaje a Joaquín Pérez Villanueva*, Madrid, Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 1996, pp. 587-620
- RIZA SEYFI, Ali, *Turgut Reis*, Istanbul, T.C. Dz. K.K. Basimevi Müdürlüğü, 1994
- RODRIGUEZ SALGADO, María José, «¿Carolus Africanus?: el Emperador y el turco», in José MARTÍNEZ MILLÁN (ed.), *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558). Congreso Internacional, Madrid, 3-6 de julio de 2000*, I, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, pp. 487-531.
- ROMANO, Ruggiero, «Aspetti economici degli armamenti navali veneziani nel secolo XVI», *Rivista storica italiana*, 66, 1 (1954), pp. 39-67.
- SETTON, Kenneth Meyer, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, III, Philadelphia, The American Philosophical Society, 1984, pp. 400-401.
- SHERER, Idan, *Warriors for a Living: the experience of the Spanish Infantry Soldiers during the Italian Wars, 1494-1559*, Leiden-Boston, Brill, 2017.
- SIGNOROTTO, Gianvittorio (cur.), *Ferrante Gonzaga. Il Mediterraneo, l'Impero (1507-1557)*, Roma, Bulzoni, 2009.
- SEGRE, Arturo, *Documenti ed osservazioni sul Congresso di Nizza (1538)*, Roma, R. Accademia dei Lincei, 1901.
- SOLA CASTAÑO, Emilio, *Uchalí. El Calabrés Tiñoso, o el mito del corsario muladí en la frontera*, Barcelona, Bellaterra, 2011.
- TÉLLEZ ALARCIA, Diego, «El papel del norte de África en la política exterior hispana (ss. XV-XVI)», *Tiempos Modernos: Revista Electrónica de Historia Moderna*, 1 (2000), [online].
- VARRIALE, Gennaro, «Un juicio de frontera: el caso de Francisco de Tovar, alcalde de La Goleta», in Antonio JIMÉNEZ ESTRELLA, Julián José LOZANO NAVARRO (eds.), *Actas de la XI reunión científica de la fundación española de historia moderna*, I, Granada, Universidad de Granada, 2012, pp. 1224-1237.
- *Arrivano li turchi. Guerra navale e spionaggio nel Mediterraneo (1532-1582)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2014.
- VIDAL, José Juan, «La defensa del reino de Mallorca en la época de Carlos V (1535-1558)», in José MARTÍNEZ MILLÁN (ed.), *Carlos V y la quiebra del humanismo político en Europa (1530-1558)*, I, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los

Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2001, pp. 541-590.

WILLIAMS, Phillip, *Empire ad Holy War in the Mediterranean. The galley and maritime conflict between the Habsburgs ad Ottomans*, London, I.B. Tauris, 2015

ZINATO, Andrea, «La conquista spagnola di Castelnuovo e l'assedio ottomano (1538-39): Gutierre de Cetina, Luigi Tansillo ed Hernando de Herrera: le armi e la poesia», in *L'età di Carlo V. La Spagna e l'Europa. Atti del convegno, Verona, 16-17 marzo 2010*, Verona, Edizioni Fiorini, 2011, pp. 14-43.

– «L'Impero spagnolo, Venezia e la Sublime Porta: la gloria militare e la gloria poetica. La conquista e l'assedio di Castelnuovo (Herceg Novi) 1538-1539», *Annuario dell'istituto Romeno di cultura e ricerca umanistica di Venezia*, 14-15 (2012-2013), pp. 101-116.

From Lepanto to Lemnos

The evolution in the employment of galleasses in the Venetian navy

di GUIDO CANDIANI

ABSTRACT – The Battle of Lepanto in 1571 saw for the first time the operational employment of a new type of Venetian combatant ship: the galleass. It was a specifically military evolution of the merchant galleys, already protagonists of the glorious season of the *mude*, the state convoys that from the end of the thirteenth century ensured the transport from the Levant of particularly valuable merchandise, such as spices and silk. After the great victory of Lepanto and for over a century, the galleasses became a symbol of Venetian naval power, propagandized by the Republic as key elements in naval operations. The reality was less bright. Having been mothballed for a few decades after Lepanto, the galleasses experienced a fluctuating employment between war against privateers and actual conflicts, offering their best performance in collaboration with sailing ships and galleys during the War of Candia (1645-1669). The aim of this essay is to analyze how galleasses were employed and identify their characteristics and limitations.

KEYWORDS: LEPANTO, LEMNOS, MEDITERRANEAN, VENETIAN NAVY, GALLEASSES

From merchant galleys to galleasses (via England and France?)

The main reason for the existence of the galleasses can be considered their powerful ordnance. Ordnance on ships had known an early employment in Venice, at least since the war of Chioggia (1378-81)². In the second half of

1 Abbreviations: ASVE = Archivio di Stato di Venezia (State Archive of Venice); BMC = Biblioteca del Museo Correr (Correr Museum Library); BNM = Biblioteca Nazionale Marciana (Marciana National Library); ms. = manuscript; disp. = dispatch; rel. = report; scr. = writing; s.d. = undated.

2 In 1378, four great galleys were loaded with «mangonels, bombards, and other war devices» [«mangani, bombarde, e altri istromenti da guerra»], although it is not clear whether they intended to use the bombards on board or disembark them for land operations. In 1379 Ve-

the 15th century, after the impressive successes achieved by the Ottomans in the first Venetian-Turkish war (1463-1479) thanks also to the employment of long caliber artillery on its ships, the Republic had started a policy of building large ships³. Which soon led to the idea of carrying heavy cannons. The Serenissima Republic followed in this a trend common to the other European maritime powers and focused on the construction of large ships armed with cannons of big calibers that were able not only to shoot the crews, as did the small caliber guns employed until then, but also to seriously damage hulls and equipment⁴. Venetians and Ottomans were at the forefront in the adoption of large ships with powerful artillery, but in the battle of Zonchio (modern Navarino, August 12, 1499) they proved to be still immature for an effective military employment⁵. The shortcomings of the ships cooled down the interest in the sailing vessels, not only of the Venetians and the Ottomans, but also of the other of Mediterranean powers, and turned them again towards the rowing vessels, which could exploit more effectively the heavy ordnance. The galleys thus enjoyed a resurgence for most of the 16th century, so much so that they also found a place in the seas of North Europe⁶.

netians and Genoese certainly clashed in the Apulian waters fighting «for quite a while with bombards, and crossbows» [«per buon pezzo con bombarde, e balestre»]. In the same year two cogs were «well equipped with artillery» [«ben fornite d'artiglieria»] and at least one cog «equipped with bombards and crossbowmen» [«fornita di bombarde e balestrieri»] were employed in Chioggia, while in the attack on Zara in 1380 the Venetian galley army «shot many artillery projectiles and bolts» [«tirò di molte artiglierie e verettoni»]. Daniele CHINAZZI, *Cronaca della guerra di Chioggia*, Milano, Daelli e C., 1864, pp. 37-38, 43, 46, 133. About the employment of the artillery and the naval operations in the War of Chioggia, see Simone LOMBARDO, *Galee, bombarde e guerre di simboli. Innovazioni negli assedi anfibi di Chioggia tra genovesi e veneziani (1379-1380)*, in «Nuova Antologia Militare», 2 (2021), 5, pp. 3-39; Antonio MUSARRA, *Il Grifo e il Leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Bari, Laterza, 2020, pp. 255-264.

- 3 Frederic C. LANE, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, John Hopkins, 1934, pp. 48 e 50.
- 4 See Jan GLETE, *Warfare at Sea. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London-New York, Routledge, 2000, p. 138. We consider heavy cannons here those with shots heavier than 12 English pounds.
- 5 See Marin SANUDO, I Diari, II, Venezia, F. Visentini, 1879, pp. 568-70, 1244, 1290-1292; Frederic C. LANE, *Le operazioni navali e l'organizzazione della flotta, 1499-1502*, in ID., *Venetian Ships*, pp. 260-262; John F. GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, London-New York, Cambridge University Press, 1974, pp. 86-88; GLETE, cit., pp. 93-95.
- 6 About the close relationship between galleys and heavy guns, see GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*, cit., pp. 156-175, 295-303; GLETE, cit., pp. 27-28. About the squadrons of gal-

Galleys were excellent firing platforms for artillery, but could only carry one true heavy gun, the center-line gun⁷. Because of this limitation, the idea came up of designing a type of oar-propelled vessel capable of carrying more heavy pieces, in a number close to that of the sailing vessel of the time. It should be remembered that the very high numbers that are often stated for the artillery of the ships of the late 1400s and first half of the 1500s refer to all pieces on board, without distinction between heavy and light cannons. One example is the English *Sovereign*, which in 1509 carried 69 pieces, only 14 of which could be considered heavy. Carrying even a dozen large-caliber cannons could represent not only a considerable step forward compared to a galley, but also a viable alternative to sailing warships and their operational limitations⁸.

Traditionally, the galleass is considered an original Venetian product, derived from the merchant great galleys employed in the *mude*, the public convoys organized since the end of the thirteenth century to transport spices and other luxury goods from the Levant⁹. However, even before the middle of the 16th century, large rowing vessels similar to the galleasses had been built in England and France. During the reign of Henry VIII, a number of galleasses entered service, including in 1515 an 800-ton Great Galley, and in 1545 the 450-ton *Great Mistress*. A couple of other galleasses, of French construction, were captured by the Scots¹⁰. Many of these vessels were converted into sailing warships, and it is not clear to what extent they were originally conceived with the idea of using a rowing deck for heavy cannons, as would later be the case with the Venetian galle-

leys employed in the northern seas by Spain, France, England, Scotland, and Denmark, see Nicolas A. M. RODGER, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain 660-1649*, New York, W.W. Norton & Company, 1999 [London 1997], pp. 166-167, 170-172, 183-187, 208-212, 289-293; GLETE, cit., pp. 139-143.

- 7 On the ordnance of the Mediterranean galleys, see GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*, cit., pp. 166-173. In fact, some Spanish galleys added to the centerline gun two other cannons that could be considered heavy, but this was the ultimate limit for a galley.
- 8 Angus KONSTAM, *Tudor Warships, 1, Henry VIII's Navy*, Oxford, Osprey, 2008, p. 32. The volume lacks a critical apparatus, but the author, formerly Curator of Weapons at the Royal Armouries of the Tower of London, is a reliable source.
- 9 In 1593 Marcantonio Pisani, *Governatore della Milizia da Mar* (the magistracy that dealt with maritime conscription), stated that all the galleasses stored in the Arsenal had been «manufactured as merchant vessels when six, eight and ten of them were sent to Syria, Alexandria, Aigues Mortes, Flanders and other places» [«fabbricate per mercanzia al tempo che se ne mandavano sei, otto e dieci in Siria, Alessandria, Acque Morte, Fiandra e altri luoghi»]. ASVE, *Materie Miste Notabili*, busta 31, scr. Marcantonio Pisani 3.3.1593, c. 35r.
- 10 KONSTAM, *Tudor Warships*, 1, pp. 17-18, 28-30.

asses, or for other purposes, such as to build larger rowing vessels for better use in Atlantic waters¹¹. In any case, it should be remembered that there were certainly exchanges between Venetian and English shipyards - in 1562 the Venetian Agostino Levello was the best paid master builder at Deptford, more than the later famous Peter Pett and Matthew Baker¹² - so it is also possible that the idea of transforming merchant galleys into galleasses was suggested to the Venetians by previous foreign experiences.

The most certain and direct origin of the first Venetian galleasses goes back to the 1560s, with a conception started perhaps already in 1560¹³ or with greater certainty in 1564 and concretized starting from 1567 following the fears aroused by the Ottoman attack to Malta in 1565¹⁴. The war of Cyprus (1570-73) gave the final impetus and in the 1570 campaign the Republic lined up 12 galleasses¹⁵, which joined the 110 galleys prepared for the occasion¹⁶. It is not clear what the transformation of the great galleys into galleasses consisted of¹⁷; it certainly involved the upper work, with the erection of two castles at bow and at stern to position the ordnance, and most likely also involved modifications to the careen, or at least to the connecting elements between the latter and the upper work, to support the weight of the new weapons¹⁸. What is certain, however, is that most of

11 Tom GLASGOW, «Oared Vessels in the Elizabethan Navy», *Mariner's Mirror*, LII (1966), p. 376 (371-377), argues that English galleasses had no relation to Mediterranean galleasses, but refers to the ships in Anthony's Roll of the 1540s, which had been rebuilt as warships.

12 RODGER, cit., p. 232.

13 Pietro TURATO, *Le galeazze di Lepanto: tra tradizione e innovazione*, tesi di laurea triennale, Università degli Studi di Padova, Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità, Anno Accademico 2020-21, p. 6.

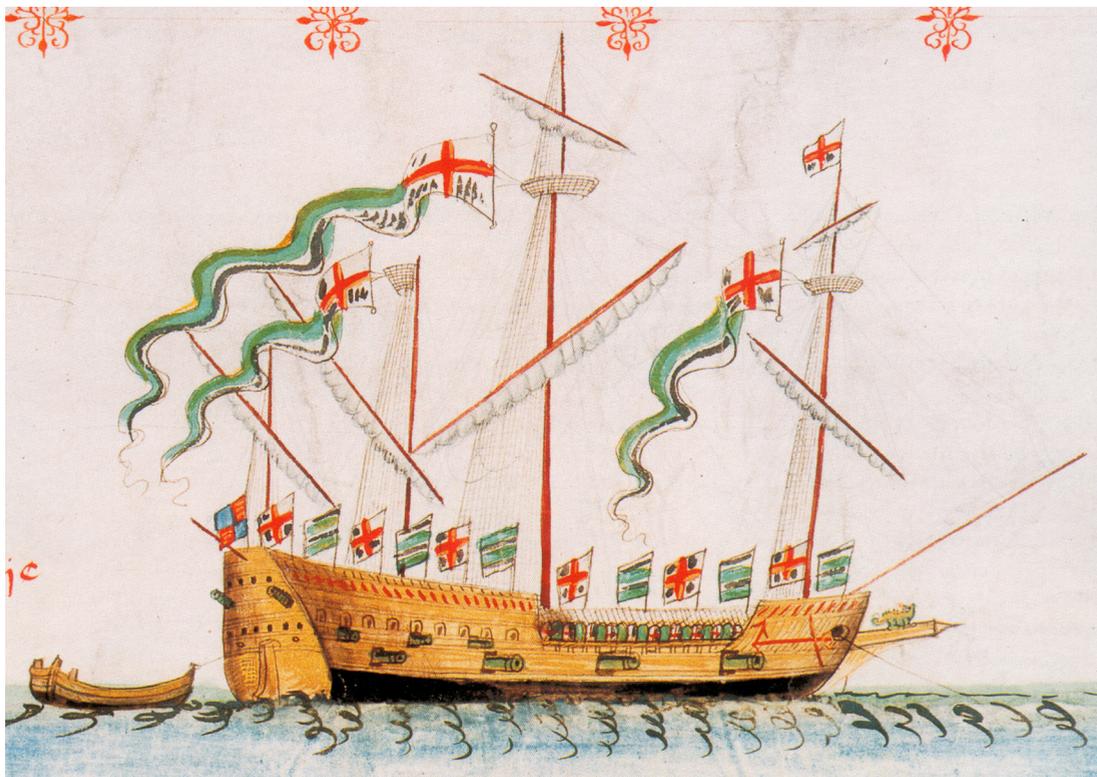
14 Marco MORIN, «Le galeazze a Lepanto», in *Oltre Lepanto. Dallo scontro di ieri all'intesa di oggi*, Pergine Valsugana (TN), Vox Populi, 2012, p. 110 (103-124).

15 In 1570 there were 12 galleasses in service and not 11 as stated by Antonio LAZZARINI (*Boschi, legnami, costruzioni navali. L'Arsenale di Venezia fra XVI e XVIII secolo*, Roma, Viella, 2021, p. 28), who seems to omit the flagship galleass. See ASV, Senato Mar, filza 46, 14.11.1570, all. s.d.

16 On the mobilization of 1570, see Guido CANDIANI, *Dalla galea alla nave di linea: le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2012, pp. 193-196.

17 The term galleass was already in use as a synonym for a great galley, so that it was used even by foreign sovereigns. See ASVE, *Archivio proprio ambasciatori in Francia*, busta 1, disp. Giovanni Antonio Venier e Giovanni Pisani n. 23, 29.4.1531, c. 31v, concerning a meeting with Francis I.

18 An analysis in TURATO, cit., pp. 12-13. There are texts that offer more or less fanciful reconstructions of the galleasses, without any reference to contemporary documents, at the current



La galleass Salamander, 1546 ca. (Anthony Roll of Henry VIII's Navy: Pepys Library 2991 and British Library Additional MS 22047 – Public domain)

the Venetian galleys had adopted the *scaloccio* rowing system, which provided one oar each bank with several oarsmen (four in the case of galleasses, although only three were actually employed at Lepanto) per oar¹⁹. The ordnance certainly ranged from 10 to 14 heavy guns for each galleass, to which 22 to 26 pieces of smaller calibers were added²⁰. The precise disposition of the ordnance is less

state of research very sparse or completely absent. Even the iconographic sources of the time do not provide certain support, being often the work of painters or illustrators not present at the time. It is curious to observe how authors trained in the rigor of archival sources can consider such texts scientifically valid. See LAZZARINI, cit., p. 30, note 45.

¹⁹ LAZZARINI, cit., p. 29. I thank Pietro Turato for pointing out this detail.

²⁰ ASVE, *Secreta Notabili*, registro 18 bis, s.d., artiglierie fornite dall'Arsenale alle galeazze nel 1570, cit. in Walter PANCIERA, *Il governo delle artiglierie. Tecnologia bellica e istituzioni veneziane nel secondo Cinquecento*, Milano, Franco Angeli, 2005, pp. 220-221. It also seems

certain, even if it can be assumed that the heavy guns were placed fore and aft, with the main pieces, such as the 50-pdr. culverins, at bow.²¹ We remind that the culverins were longer (a 50-pdr. culverin was 24 caliber long, a cannon just 18) and more powerful than ordinary cannons of the same caliber, thus providing a longer useful range²².

A first discussion about the employment of galleasses, which already hinted at uncertainties about their functions, took place during the first campaign. When the Venetian and Italic-Spanish forces²³, sailed from Crete to help Cyprus, reached, in the third decade of September 1570, Kastellorizo, the easternmost of the Dodecanese islands, they learned of the fall of the capital of Cyprus, Nicosia. Charged with rescuing Famagusta, the main stronghold remaining in Venetian hands, one of the commanders, Sebastiano Venier, proposed to add 12 galleasses to the sailing ships planned for the expedition, which he considered too exposed to the risk of lack of wind. The *Capitano Generale da Mar* Girolamo Zane, supported by the other main commanders of the allied navy, was instead against the use of the galleasses, since he presumably deemed them even less agile than the galleys, and wanted a rescue squad made only of the latter. The diversity of opinions prevented a decision before the entire fleet was forced

that the Venetians had adopted for the galleasses pieces able to recoil much less than in the past, favoring their arrangement on board. See BMC, Mss. Cicogna, 3091, scr. Giovanni Garzoni, cit. in Walter PANCIERA, «Le artiglierie delle galere veneziane ai tempi di Lepanto», in Nicola LABANCA e Pier Paolo POGGI (Ed.), *Storie di armi*, Milano, Unicopli, 2009, pp. 180-181 (165-181).

- 21 The calibre of Venetian medium and heavy guns was expressed in *libbre sottili* (0,301 kg), so a gun of 50 *libbre* was equivalent to an English 32 pdr. Cfr. Marco MORIN, «La battaglia di Lepanto: alcuni aspetti della tecnologia navale veneziana», in Matteo SBALCHIERO (Ed.), *Meditando sull'evento di Lepanto, odierne interpretazioni e memorie*, Venezia, Corbo e Fiore, 2004, pp. 71-72 (69-77).
- 22 Not all scholars agree that an increase in piece length, beyond a certain average value, led to an increase in range. See John F. GUILMARTIN, «The Ballistics in the Black Powder Era», in Robert D. SMITH (Ed.), *British Naval Armaments*, London, Royal Armouries, 1989, pp. 73-98. What seems certain is that because the cannons were cast with the muzzle facing upwards, a longer length increased the density and strength of the metal in the rear; this allowed a larger powder charge to be used and thus to impart greater force to the projectile. GLETE, cit., p. 24.
- 23 The main component of Spanish naval forces in the Mediterranean was actually provided by the Italian domains of the monarchy and its allies on the Peninsula, particularly the Republic of Genoa. Phillip WILLIAMS, «War and Peace between the Catholic King and the Caliph: Holy War and Holier Peace in the Mediterranean, 1500-1700», in Guido CANDIANI e Luca LO BASSO (Ed.), *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2010, pp. 13-38.

to return to Crete. The Senate asked then to help Famagusta with the galleasses only, deemed most suitable for navigation in the incipient winter season. Eventually aid was sent with several types of sailing ships, including, although it was already January, galleys, and no galleasses²⁴.

The pinnacle of glory for the galleasses came a few months later, at the Battle of Lepanto. On October 7, the fleet of the alliance had only six galleasses, but their presence was decisive for the outcome of the battle. This was mainly due to the aggressive, and in some ways reckless, Ottoman tactics, which allowed the galleasses to be employed in a defensive capacity to break up the advancing enemy formation. Their success was greatly facilitated by the incautious conduct of Kapudan Pasha Müezzinzâde, who, not very expert in maritime matters, decided to attack instead of waiting for the possible enemy initiative, as both his best commanders and the favorable general strategic situation advised him to do²⁵. Towed by two galleys each to about 600 meters in front of the line-up of the alliance and flanked «at a stone's throw» [«a un tiro di pietra»]²⁶, the galleasses, in particular the four of the left wing and of the center, were able to exhibit all their firepower, surprising and disrupting the advancing Ottoman formation²⁷. It must also be said that at least the two galleasses positioned at the left wing also showed some evolutionary ability, contributing to crush against the Greek mainland the Ottoman right wing²⁸.

The imprudence of the Ottoman moves at Lepanto was confirmed by the

24 ASVE, *PTM*, filza 729, disp. S. Venier 24.9.1570; lett.re G. Zane a S. Venier 29 e 30.9.1570; *Senato Secreto Deliberazioni*, registro 77, 21.10.1570, cc. 37r-37v; Paolo PARUTA, «Istorie Veneziane», in *Degl'istorici delle cose veneziane*, IV, Venezia, 1718, 2, p. 169.

25 See Niccolò CAPPONI, *Lepanto 1571. La Lega Santa contro l'Impero Ottomano*, Milano, Il Saggiatore, 2008 [London, 2006], pp. 212-214.

26 Diedo states that the distance of the galleasses from the rest of the formation was a third of a mile, about 600 meters. Id., *La battaglia di Lepanto*, pp. 23, 28. A document dated October 3rd, 1571 and related to the dispositions for the battle, established that the galleasses were towed a quarter of a mile forward (about 450 meters). ASVE, *Collegio, Secreta, Archivio Proprio Contarini*, registro 14, c. 166v, 3.10.1571, cit. in PANCIERA, *L'artiglieria delle galere veneziane*, cit., p. 166. Giovanni SAGREDO (*Memorie istoriche de monarchi ottomani*, Venezia, 1683, p. 580), speaks of half a mile (about 850 meters), but writes a century after the events.

27 On the role of the galleasses at Lepanto and on their ordnance, see MORIN, *La battaglia di Lepanto*, cit., pp. 69-77; John R. HALE, «Men and Weapons: the Fighting Potential of Sixteenth-Century Venetian Galleys», in Id., *Renaissance War Studies*, London, Hambledon Press, 1983, p. 314 (309-331); PANCIERA, *Il governo delle artiglierie*, cit., pp. 23-25, 219-223.

28 On the fight on this wing, see Guido CANDIANI, «La lucha en el cuerno izquierdo: Barbarigo y Querini contra Suluk Mehmed Pacha», in Àlex CLARAMUNT SOTO (Ed.), *La mar roja de sangre. Lepanto*, Madrid, Desperta Ferro Ediciones, 2021, pp. 207-230.

course of the following campaign, which laid bare the offensive limitations of the then renowned galleasses. After the usual conflicts between Spaniards and Venetians, the allied fleet finally sailed from Zakynthos on August 2, 1572 with six galleasses²⁹ - expressly requested by the Spaniards - together with 139 galleys and 22 sailing ships³⁰; the galleasses were seemingly thought to operate autonomously without towing by ships. The overall naval events of the 1572 campaign have been described in another work; here we will limit ourselves to an analysis of the employment of galleasses.

The first clash with the new Ottoman fleet, now led by the expert Uluç Ali, appointed as *Kapudan Pasha* after he had managed to save at least a small part of the fleet at Lepanto, took place on August 7 in the waters between Cape Malea, the tip of the easternmost of the three Peloponnesian tongues, and the island of Kythira. Uluç Ali decided to risk a confrontation because he was convinced that the cumbersome presence of galleasses (and ships) would allow him to join the battle or avoid it at his discretion, a prediction that facts would prove to be correct and that shows how well the Turks had assimilated the lesson of Lepanto³¹.

Uluç Ali kept his formation compact, retreating towards the Peloponnesian mainland; then, after noticing that being windward with the SE wind facilitated his choice of mode of action, he arranged his ships between Kythira and the island of Elafonisos, turning the bows to the enemy. The Turks had 160 galleys, well-armed and very agile, as well as 40 smaller rowing vessels; the coalition had fewer galleys, 140³², but six galleasses and 22 ships. When the wind turned in favor of the Venetian-Hispanic navy, Uluç Ali immediately began to retreat and the pursuit of the slow galleasses (and the equally slow sailing ships) continued for most of the day. As they reached the channel of Elafonisos, a dead calm convinced the *Kapudan* to break off again, while galleasses and sailing ships were forced to resort to towing. The contact did not go beyond an extensive exchange of gunfire at a distance, in which the Venetian artillery did not

29 BMC, Mss. Malvezzi 128, rel. Capitano Generale da Mar Giacomo Foscarini, cc. 133v-134r. Apparently there were only six galleasses in service, as opposed to nine in the autumn of 1571 (and twelve in 1570). ASVE, *Senato Mar*, filza 49, 26.10.1571, all. s.d.; filza 50, 5.1.1572.

30 Foscarini speaks generically of 180 rowing units, the historian Paruta provides data on galleys. Rel. Foscarini, cit., cc. 134v-136v; PARUTA, cit., pp. 309-311. According to the other official historian Andrea MOROSINI (*Delle Istorie veneziane*, in *Degli storici delle cose veneziane*, VI, Venezia, 1718, p. 531), 105 galleys and 18 ships were Venetian, 27 galleys were Spanish and 14 galleys (including two «*quinqueremi*») were papal.

31 PARUTA, cit., pp. 311-314.

32 Rel. Foscarini, cit., c. 139r.

have the possibility to dominate as at Lepanto. Towards evening, Uluç Ali retreated a third time, covered by a smokescreen created by blank cannon firing³³.

Three days later the pattern was repeated in the waters off Cape Matapan. Galleasses and ships were placed again on the front of the allied array, aided by a weak favorable wind. Then, as on August 7, the wind ceased abruptly. The Turks pushed forward their wings, where they had placed their best and fastest galleys, attempting to outflank the allied fleet and attack it from behind; the alliance replied by folding their own ends in turn into a mirrored concave crescent. The new *Capitano Generale da Mar* Giacomo Foscarini would have liked to avoid towing the galleasses, as he had already done with the ships, and to attack the enemy center with the galleys only, but the allies did not want to fight without the galleasses: the fame gained at Lepanto seemed to charm the Italian-Spanish more than the Venetians. The clash continued with another prolonged artillery duel at a distance, carried out mainly by the galleasses, which were kept at the front of the fleet with great difficulty. Eventually a NW wind put an end to any remaining chance of the alliance of advancing with galleasses and sailing ships before darkness arrived³⁴.

As on August 7, also on the 10, the slowness of the galleasses (and sailing ships) had prevented the Venetian-Hispanics from acting offensively against an elusive adversary. Foscarini stated how a fleet with many large vessels, «and [other ships] obliged to them», was at a disadvantage in front of one «expeditious, free and without the impediment of towing»³⁵. The *Capitano Generale* threw a direct jab at the galleasses, «even if well known» [«se ben famosissime»] after Lepanto. Their success was due to the fact that they were not yet known to the Turks, who «inconsiderately and barbarously came to give them the breast, [and the galleasses] will not have in the future the effects, which they had then, and it is believed by the world that they are going to have».³⁶ Uluç Ali had well understood their limitations and had devised a tactic to outflank the enemy fleet which was almost impossible to respond to, since it was very difficult to bring the galleasses (and the sailing ships) from the front to the rear of the fleet in time without putting it in serious disorder, «since it is not their duty to be moved from their place before the enemy fleet is seen to have turned and passed.

33 Rel. Foscarini, cit., cc. 138v-140v; PARUTA, cit., pp. 316-319.

34 Rel. Foscarini, cit., cc. 142r-150v.

35 «et a quelli obbligata»...«spedita, libera e che non abbia impedimenti di rimorchi».

36 «inconsideratamente et barbaramente vennero a darli in petto, [e le galeazze] non faranno per l'avvenir quelli effetti, che fecero allora, et è creduto dal mondo che siano per fare».

Which if we did early, and stripped the front line of those vessels before they had turned, it might occur that the enemy realizing this might come to strike on that side which had been stripped of defense; if we moved later, we would not be in time to move the great vessels before the enemy attacked». ³⁷ Keeping them behind the fleet would have been of no help, as it would have demoralized their own forces and galvanized those of the enemy. The *Capitano Generale* considered the galleasses useless even in the unlikely event that the fleet of the coalition outnumbered the Ottoman one, since, coming to battle, the enemy would have withdrawn without problems in case they wanted to tow them, towing which moreover would have exhausted the crews of the best galleys. Rather than galleasses, it was certainly better to have more «elected» [«elette»] galleys, a consideration that Foscarini derived from the experience of Lepanto, because that day had made «forever wise the enemies» [«per sempre avveduti gl'inimici»] ³⁸. Even the Venetian official historian Paolo Paruta pointed out the limitations of galleasses (and ships) that emerged in the 1572 campaign: «these successes ... taught a true and useful lesson to the navy; revealing that the *armata grossa* [sailing warships and galleasses], as it brings with its strength a lot of safety, so it can cause a lot of inconvenience and of serious damage, since those who employ it are always forced to depend on the fortune of the sea and on the will of the enemy» ³⁹; it was for this reason that Uluç Ali, «experienced in the matters of the navy» [«invecchiato negli essercitii del mare»], had not brought with him the mahons ⁴⁰, reinforcing instead with their crews his own thin galleys. ⁴¹ Even Francesco Duodo, who had commanded the galleasses at Lepanto, writing twenty years later, admitted that, although they were «very useful» [«utilissime»] in combat, they had a «downside, since it was up to the one with

37 «non essendo dovere che si facciano muovere dal loro luogo prima che non si abbia visto girata e passata l'Armata nemica. Il che se si facesse prima e si spogliasse la fronte di quei vascelli prima che essa avesse piegato, potrebbe occorrere che, avvedendosi di ciò il nemico, venisse a colpire da quella parte che si fosse spogliata di quella difesa; se ci si muovesse dopo, non si farebbe in tempo a condurre i vascelli grossi prima che il nemico attaccasse».

38 Rel. Foscarini, cit., cc. 151v-154v.

39 «questi successi... poterono prestare un vero e utile ammaestramento nella milizia di mare; facendo conoscere che l'Armata grossa, come apporta per la fortezza sua molta sicurtà, così può esser cagione di molto incommodo e di grave danno, convenendo, chi ha da usarla, dipendere sempre dalla fortuna del mare e dalla volontà del nemico».

40 These ships were very large and particularly slow, they looked like galleasses, but without oars. Pantero PANTERA, *L'armata navale*, Roma 1614, p. 42. Later the mahons apparently become a true Ottoman version of the galleasses.

41 PARUTA, cit., pp. 320-325.

the greater number of galleys and no galleasses to join or avoid combat»⁴².

In September, the allied forces left their sailing ships in Corfu to try to surprise the enemy fleet divided between Navarino and Modone, but the galleasses slowed the advance again, allowing Uluç Ali to take shelter under the fortress of Modone. After a skirmish on September 17, the allied fleet kept the Ottoman fleet uselessly pinned down for about a month, and when supplies began to run low it had to retreat. Uluç Ali was thus free to return to Istanbul, while, after the refusal of Philip II to winter the fleet in the Levant, the Italic-Spanish forces also returned to their bases, ending a particularly inglorious campaign⁴³. The following March - after a successful winter expedition of six galleasses and 26 galleys to free Cattaro (modern Kotor) from the Turkish siege⁴⁴ - the *Serenissima* signed a separate peace agreement with the Sublime Porte, putting an end to three years of war and starting a long period of grievances and disputes with the Habsburgs.

Oblivion and rebirth

After the end of the war of Cyprus, the galleasses were put in mothballs in the Arsenal of Venice and remained there for several decades, except for some used in the previous employment of merchant galleys⁴⁵. Although their fame, fed by the memory of Lepanto, was allowed to grow - so much so that both Tuscany and Spain decided to equip themselves with galleasses and some ships participated in the expedition of the Invincible Armada of 1588-89 - the *Serenissima* did not find their use suitable for the ordinary tasks of the navy. Interest in the galleasses was resumed in Venice only at the end of the 1580s, when the possibility was discussed of rigging two of them to protect the merchant shipping in the waters of Crete⁴⁶. Interest increased in the early 1590s, when an investigation was conducted that exposed the problems associated with their rowing. The investigation, which hints at the construction of new galleasses⁴⁷ in the Arsenal

42 «controindicazione, perché starà a quello che avrà un maggior numero di galee e sarà senza galeazze accettare o rifiutare il combattimento». ASVE, *Materie Miste Notabili*, busta 31, scr. Francesco Duodo 9.2.1593, c. 27v.

43 PARUTA, cit., pp. 329-344.

44 Ivi, pp. 346-347.

45 See LAZZARINI, *Boschi*, p. 28.

46 ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *Mediceo del Principato*, n. 3084, c. 131v, cit. in Alberto TENENTI, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Bari, Laterza, 1961, p. 174.

47 ASVE, *Materie miste notabili*, busta 31, 3.5.1592, c. 1r. This anonymous writing proposed to introduce a second oar per bank, adopting a kind of mixed *sensile-scaloccio* system, with re-

and which also involved Galileo Galilei⁴⁸. Must have led to structural modifications, since from then it was no longer necessary to tow the galleasses as had happened at Lepanto⁴⁹. In addition, there was a significant increase in the number of oarsmen, which rose to 300, with six men per bank, in the regular galleasses and, at least in some cases, to 322 on the flagship galleass⁵⁰.

At the beginning of the 17th century, the improved nautical capabilities led to the revival of the galleasses on an operational level, in the context of the anti-privateer strategy that the Venetian navy was forced to undertake in order to face the dual threat of Barbary corsairs and “Nordic” corsairs (primarily English and Dutch). In the summer of 1601, not without lively discussions, it was decreed that two galleasses would be employed in this role, and at the end of the same year a *Capitano delle Galeazze* was appointed to operate in the waters between Corfu and Crete, the most exposed to the threat of the corsairs⁵¹. It was hoped that the size and fame of the galleasses would guarantee an effective fight against the corsairs, but, despite the modifications, even in these tasks the mobility of the large vessels proved to be not to be adequate for the task and the successes achieved were limited. In one of these, however, the heavy guns of the two galleasses, and in particular their culverins, led to the capture of many Breton corsairs in the waters of Kythira⁵². Doubts about their employ-

spectively 4 and 3 oarsmen for the two oars. Ib. c. 1v. At that time there were eleven galleasses stored in the Arsenal and two sailing as market galleys on the new route to Split. Ib., scr. Governatore della Milizia da Mar Nicolò Longo 16.3.1593, c. 41r.

48 PANCIERA, *Le artiglierie*, p. 179.

49 TENENTI, cit., p. 175.

50 See ASVE, *Senato Mar*, registro 66, c.145r, 15.1.1607; registro 67, 22.3.1607, c. 32v; registro 74, 21.7.1616, c. 105r; filza 219, 28.9.1618, all. s.d. These numbers often remained theoretical. In 1665 for example, the six galleasses in the Armada had between 247 and 264 oarsmen each. ASVE, *PTM*, filza 1382, disp. Capitano delle Galeazze Leonardo Moro n. 10, 31.12.1665, all. s.d.

51 ASVE, *Senato Mar*, registro 61, cc. 63r e 79r, 14.7 e 9.8.1601; *Senato Deliberazioni Rettori*, registro 94, cc. 184r e v, 13.12.1601. According to a report of 1602, there were eight galleasses in the Arsenal, two of which were new, presumably those later put into service, and six used, probably still veterans of Lepanto. ASVE, *Collegio Relazioni*, busta 57, rel. Provveditore alle 100 galee Giovanbattista Contarini, 13.3.1602, cit. in LAZZARINI, cit., p. 21.

52 Galleasses mounted cannons in wrought iron capable of withstanding a greater charge of gunpowder. ASVE, *Collegio Relazioni*, busta 73, n. 6, rel. Capitano delle Galeazze Girolamo Contarini 19.1.1604. Contarini pointed out the agility of his two vessels, if well crewed, but also admitted that «some vessels [galleasses] already built are very slow» [«alcuni delli vasselli [galeazze] già costruiti sono assai grevi»]. He also stressed that the galleasses had to be «held in high regard for defense» [«tenute ben in conto per la difesa»], forming «always

ment in anti-corsair function, and also the cost of their maintenance, did not prevent the galleasses from increasing to four during the mobilization of the Interdict of 1606⁵³.

The first real military operations of the Venetian navy after the war of Cyprus took place in 1617, when the frictions with the Habsburgs also extended to the maritime front. The previous year the so-called War of Gradisca had broken out between the Serenissima and the Habsburg archducal branch of Graz and the Archduke Ferdinand (the future Emperor Ferdinand II), under pressure from the Venetians, asked the Viceroy of Naples, the Duke of Osuna, to carry out a diversionary naval action in the lower Adriatic⁵⁴. This was followed in 1617 by a naval campaign in the Adriatic⁵⁵, in which the galleasses, increased to six⁵⁶ for the occasion, had the opportunity, for the first time after 1572, to be employed again in real war operations.

After achieving an initial success in July, the Italic-Spanish fleet made a new incursion into the Adriatic in November. On November 19, the Venetian guards positioned on the heights spotted it off Santa Croce, in the territory of the Republic of Ragusa, a strategic anchorage for the control of the Adriatic⁵⁷. The *Capitano Generale* Lorenzo Venier had the ships of the line towed out of the harbor while, thanks to the improvements introduced, the five galleasses in service moved on their own⁵⁸. Once at sea, the Venetian fleet was faced by 15 sailing ships, because the Italian-Hispanics had not brought galleys with them, probably considered unsuitable for the season. If the exit of the galleasses from the harbor occurred without towing, an excessively weak wind forced the galleys to tow both them and the sailing ships throughout the day, without however managing to make contact with the enemy, the same thing as had occurred

side and shoulder of each armata sottile» [«sempre sponda e spalla ad ogn'armata sottile»].

53 ASVE, *Collegio Relazioni*, b. 73, n. 7, rel. Capitano delle Galeazze Lorenzo Venier, 13.6.1608.

54 Osuna, already viceroy in Sicily, had strengthened the naval forces of the two vice-kingdoms, increasing especially the sailing components. On his naval policy, see Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *El gran duque de Osuna y su marina. Jornadas contra turcos y venecianos (1602-1624)*, Sevilla, Renacimiento, 2006 [Madrid 1885].

55 On these operations, see CANDIANI, *Dalla galea alla nave di linea*, pp. 52-55.

56 ASVE, *PTM*, filza 925, disp. Provveditore Generale da Mar Giovanni Giacomo Zane 16.7.1617

57 BMC, Mss. Cicogna 3282/II, *Lettera di ragguaglio di quello che è successo tra le due armate in mare dalli 19 fino li 22 novembre 1617*, 27.11.1617, c. 13.

58 One galleass had been disarmed to distribute the rowers to the galleys. ASVE, *PTM*, filza 926, disp. Provveditore Generale da Mar Lorenzo Venier 25.10.1617.

in 1572. Towing at least allowed to gain the windward and, around midnight, it seemed that, at the light of the moon, galleasses and sailing ships could attack: a sudden calm, however, allowed only some galleys to get within cannon range and the action petered out quickly.

The pursuit continued in the direction of Dalmatia, until on the morning of the 20, the two squadrons stalled one in front of the other. Osuna had given orders to fight in spite of the numerical inferiority, so the Italian-Hispanics did not escape the clash. It is possible that they considered their ships superior, which seem to have been real war galleons and not armed merchantmen like many Venetian ones⁵⁹, while they were not particularly afraid of galleasses. Their calculations turned out to be only partially correct, because although the Venetians preferred to keep their fire at a certain distance, they inflicted considerable damage⁶⁰. It seems that the Venetian artillery was undoubtedly superior to the Italian-Spanish one: in particular, a cannon shot from a galleass, presumably fired from one of the large bow culverins, hit the stern of the Duke of Osuna's galleon near the wheelhouse, penetrating almost until the powder magazine and almost blew up the ship⁶¹. However, none of the galleasses, and very few ships of the line, pushed the action to its fullest; it is not clear whether this was due to the usual difficulties in moving forward or to the excessive fear of the commanders, as Venier claimed with rancor. At the arrival of the night the Italian-Hispanics fled from sight and only the fastest galleys were able to chase them towards the Apulian coast, while cannonading them. The next day the sea became rough, forcing the *Capitano Generale* to let the galleys go back and board a sailing ship, but eventually even ships and galleasses lost contact with the enemy⁶².

Although Venier took issue with the cowardice of many of his compatriots and the lack of loyalty of foreign captains, the action of November 1617 confirmed the difficulties of getting galleys, galleasses and sailing ships to operate

59 We remind, however, that at the time the distinction between warships and merchant ships was rather blurred, especially if the latter were ships intended to operate in seas plagued by corsairs such as the Mediterranean.

60 Only a few more enterprising galleys approached, striking «wonderfully» [*«meravigliosamente»*] the opposing ships. During the action, one of them fired (certainly on with the large center-line gun) eighteen shots, almost all of them being «significant hits» [*«botta notevole»*]. *Lettera di ragguaglio*, cit., c. 14.

61 ASVE, *PTM*, filza 926, disp. Provveditore Generale da Mar Lorenzo Venier 7.12.1617, all. costituito 4.12.1617.

62 ASVE, *PTM*, filza 926, disp. Provveditore Generale da Mar Lorenzo Venier 23.11.1617; *Lettera di ragguaglio*, cit., cc. 13-15.

together. Once again it had been impossible to effectively bring the major ships, including the galleasses⁶³, to the front line with an enemy that employed wait-and-see tactics⁶⁴. Even when the absence of wind should have favored them, the galleasses were no longer ready: the following year, in an action to intercept two Dutch ships that were trading illegally (from the Venetian point of view) with Goro, the new *Capitano Generale da Mar* Pietro Barbarigo - having left the galleasses behind - was forced to continue the action with the galleys alone, despite the calm [«bonacevole»] weather that slowed down the sailing ships and favored the rowing ones⁶⁵. The defensive character of the galleasses was reaffirmed in 1619 by Lorenzo Venier, once more *Capitano Generale da Mar*, in a dispatch-report in which he underlined how their powerful ordnance could make «opportune resistance» [«opportuna resistenza»] to the enemy warships, backing up the thin galleys⁶⁶.

Successes against the English and in the war of Candia

The clash of November 20-21, 1617 was the only one of any importance in the war between Venice and the Duke of Osuna. For almost thirty years more, the Serenissima was not engaged in significant naval operations. However, two galleasses intended as escort of merchant ships on the routes of the Levant had the opportunity to distinguish themselves in June 1628 in the fight with a semi-private English squadron led by Sir Kenelm Digby in a privateering expedition in the Mediterranean. The two galleasses were in the port of Alessandretta (modern Iskenderun) to escort as many Venetian merchantmen when, on June 21, they were attacked by four English ships. In weather characterized by repeated and prolonged calm, the galleasses successfully defended their merchant ships, effectively standing up to the opponents, surprised by their firepower, and confirming their defensive value. After four hours, and perhaps 700 shots on each side, the clash was resolved in an armistice of which four French merchant ships in the harbor, captured by the English, had to pay the price⁶⁷.

63 A few years earlier, the Capitano delle Galeazze Lorenzo Venier had written that they could «attack, turn, retreat» [«assalire, girar, far ritirata»], but he was referring to situations of calm sea. ASVE, *Collegio Relazioni*, b. 73, n. 7, rel. Capitano delle Galeazze Lorenzo Venier, 13.6.1608.

64 ASVE, *PTM*, filza 926, disp. L. Venier 23.11.1617.

65 ASVE, *PTM*, filza 1080, disp. Capitano Generale da Mar Pietro Barbarigo n. 52, 22.7.1618.

66 ASVE, *PTM*, filza 1082, disp. Capitano Generale da Mar Lorenzo Venier n. 22, 23.7.1619.

67 *Calendar of State Papers, Venetian*, 21, pp. 136-139, 507-509; Vittorio GABRIELI (Ed.), *Sir*

The ordnance carried on the two galleasses apparently impressed the English. Based on a 1624 report, each galleasses had 34 pieces, comprising 22 cannons and 12 pierriers. More precisely, there were 8 culverins (2 of 50, 2 of 30 and 4 of 14), as many *cannons* (2 of 30 and 6 of 20) and 6 *falcons* of 6, in addition to 10 pierriers of 6 and 2 of 3. Ultimately, there were twelve heavy pieces, about the same as at Lepanto, and the spearhead remained the culverins of 50.⁶⁸ According to other (undated) documents the disposition of the ordnance was as follows: at the bow 6 cannons (2 culverins of 50 surmounted by 2 culverins of 14 and 2 cannons of 6) and 4 pierriers; at midship, 8 cannons (2 *cannons* of 30 and 6 of 20) and 8 pierriers; at stern 8 cannons (2 culverins of 30, flanked or surmounted by 2 culverins of 14 and 4 *cannons* of 6). All six forward guns and four of the eight aft cannons apparently fired toward their respective directions, while the other twelve fired from the sides⁶⁹. The major English warships also had cannons of similar caliber to those of the galleasses⁷⁰. But these large ships were only able to operate near their home harbors. The “Nordic” ships that operated in the Mediterranean were, instead, armed merchantmen that, although powerful, carried pieces of smaller calibers, usually not exceeding 12-pdr. This was also due to the fact that they almost always had iron cannons, which were cheaper but weighed more than bronze cannons of the same caliber; iron cannons were also more subject to heating and had to be cooled more often, slowing down the speed of fire in a battle.

Two galleasses were also involved in the double clash (July 3 and August 7, 1638) of Valona, when the *Provveditore d'Armata* Antonio Capello captured, together with 28 galleys, 16 corsair galiots which had taken refuge in the port. Although the galleasses had only a support role, in the first of the two fights one of them was hit at least twice, losing one of its masts⁷¹.

Kenelm Digby. Viaggio piratesco nel Mediterraneo, 1627-1629, Milano, Longanesi, 1972, pp. 91-92, 174-184.

68 For comparison, a galley had 16 guns, only 4 of which were cannons (one of 50, 2 falcons of 6 and one of 3) and 12 pierriers (3 of 6 and 10 of 3). ASVE, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 3, rel. Savio agli Ordini Matteo Zorzi, 25.6.1624

69 BMC, Mss. Gradenigo 163/I, c. 258r; Mss. Cicogna 3091.

70 For example, in 1622 the *Prince Royal* had 2 32-pdr. cannons and 2 24-pdr. cannons, see Frank Fox, *Great Ships. The Battlefleet of King Charles II*, London, HarperCollins, 1980, p. 32.

71 *Relazione della vittoria riportata alla Valona dalle Armi Venete dirette dall'ecc.mo Provveditore d'Armata Antonio Capello li 7 agosto 1638*, in BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DI PADOVA, Ms. 161/3, Giacomo NANI, *Memorie per servire alla Storia Militare Marittima della Repubblica di Venezia*, cc. 294v-295v.



Galeazza dell' Armada Spagnola. Particolare di: Scuola inglese, XVI secolo,
Navi inglesi e navi dell' Armada spagnola in combattimento (1588)
National Maritime Museum, Greenwich, London – Public domain

The great war resumed in 1645, with the reopening of the centuries-old conflicts with the Ottoman Empire. In June of that year, an Ottoman fleet landed a strong contingent of troops on the island of Crete, starting the conquest of the island⁷². There followed, until 1669, twenty-five years of fighting, some fifteen of which were characterized mainly by naval campaigns. While the Ottomans were trying to supply their troops engaged in the conquest of the various strongholds of the island and especially the capital, Candia, the Venetians were striving to

⁷² The fleet seems to have consisted of two mahons, 81 galleys and 19 Turkish, Barbary and Dutch/English chartered ships, as well as about three hundred merchant vessels of various kinds. Joseph DE HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, X, Venezia, Antonelli, 1833, pp. 119, 140.

cut their lines of communication and isolate Crete from the sea.

The first years of the conflict saw a limited number of clashes that, on the Venetian side, involved only the sailing warships, whose squadrons were again formed essentially by foreign chartered armed merchantmen. Between 1646 and 1651, the ships made it possible to organize a continuous blockade of the Dardanelles⁷³, which was aimed not only at cutting off the Ottoman army's main line of communication to Crete, but also at interrupting food supplies and trade to Istanbul. This caused a serious political crisis in 1648, resulting in the deposition and murder of Sultan Ibrahim I. In order to break the naval siege, the Sublime Porte launched an important plan of construction of sailing warships and in June 1651 the renewed Ottoman fleet departed from the Dardanelles, left temporarily unguarded by the Venetians for problems with captains and crews of foreign merchant ships, and reached Chios. From there, it left at the end of the month for Crete with 55 ships (but less than 30 were actually warships), six mahons and 53 galleys⁷⁴, with the aim of supplying the island possibly without fighting. The Venetians, having partly overcome the crisis with the foreign armed merchantmen, moved from the waters of Chania to intercept the enemy with 27 ships, 23 galleys and the six galleasses in service.

After some skirmishes that involved only parts of the two fleets, on July 10 they sighted each other in the channel between Paros and Naxos. The two admirals arranged their formations according to the classic scheme of battle between rowing vessels: a center and two wings, mixing in each group sailing ships, galleasses/mahons and galleys. While some Venetian ships still had to be towed, the galleasses confirmed that they had been freed from this constraint and achieved some autonomy. In fact, while the *Capitano Generale* was busy aligning the fleet, two of the three galleasses on the left wing (including that of the impetuous Lazzaro Mocenigo, the future *Capitano Generale da Mar*) moved forward to attack some Turkish galleys that were boarding water. Before Mocenigo could call them back, the *Kapudan Pasha* broke away from his center with six mahons and several galleys, quickly rowing close to the two enemy galleasses. The last ones, immediately supported by the third galleasse commanded by the not yet famous Francesco Morosini, rotated the bows towards the new

73 On the blockade, see Guido CANDIANI, «Stratégie et diplomatie vénitiennes, navires angle-hollandais: le blocus des Dardanelles, 1646-1659», *Revue d'Histoire Maritime*, 9 (2008), pp. 251-282.

74 ASVE, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 134, post scriptum 18.7.1651, c. 107r; disp. 4.7.1651, c. 115v.

danger and, after firing a salvo with the powerful cannons and then one with the musketry, engaged battle. The battle was particularly hard around the galleass of Lazzaro Mocenigo, which was attacked at the stern by the flagship galley of the *Kapudan Pasha*, flanked by two mahons and some galleys. The crew of the *Kapudan* was mowed down by both artillery, which employed chained projectiles (normally intended for equipment) and grapeshots, and also a large quantity of hand grenades. The involvement of the other two galleasses convinced the Turks to retreat, towing the unfortunate flagship galley, whose stern was almost destroyed, and abandoning one of the mahons, which was captured.

While the three galleasses fought their battle on the left, the main confrontation was resolved on the right, where the *Capitano Generale*, seeing that the Turks had weakened their center, moved most of his ships, including a galleass. Once more, the ships had to be towed, but the fatigue of the crews convinced him to cease towing and continue with the rowing vessels only. The first target of the Venetians were the Turkish galleys, which were forced to cease towing their own ships, leaving them at the mercy of the Venetians. At the end of a hard and prolonged fighting, sixteen Turkish ships were captured, burned or sunk, along with a mahon, while the Ottomans did not lose any of the galleys, some of which managed to escape and even tow five ships that were left behind and that had not participated in the fight. During the fight a Turkish ship, attacked by the galleass that followed the *Capitano Generale*, preferred to blow itself up rather than surrender, bringing with it not only many of the Venetian soldiers who had boarded it, but also a great number of rowers who had followed them to plunder it; the explosion also damaged the bow of the galleass, killing many of the cannon crewmembers that were concentrated there⁷⁵.

The battle, the first of the war of Candia fought between the two fleets in full, ended with a great Venetian victory and represented the first clear success resulting from the cooperation between galleys, galleasses and sailing ships. With regard to the galleasses, they had demonstrated a greater ability to act autonomously, finally freeing themselves from towing and succeeding in following the *Capitano Generale* in his maneuver on the right with the thin galleys. It is difficult to say whether this was the result of further structural changes or of better

75 On the battle, see ASVE, *PTM*, filza 936, disp. A. Mocenigo n. 215, 15.7.1651 e all.ti; filza 1328, disp. Capitano delle Navi Luca Francesco Barbaro 13.7.1651; BNM, *Miscellanea* 166, Parte veneta, *Guerre col turco 1617 al 1667*, n. 10, *Lettera di ragguaglio della vittoria navale conseguita dall'Armata della Serenissima Republica di Venetia sotto il comando del Procurator Capitan General da Mar Mocenigo contro Turchi nell'Arcipelago*, Venezia 22.8.1651.

training of the crews: the battle took place after six years of war and the units of the Venetian navy, including the galleasses, could be considered veterans, unlike those who had fought at Lepanto or against the Duke of Osuna. On the contrary, the Ottomans, who created practically from nothing their own fleet of sailing warships, had undoubtedly paid for their inexperience.

The victory of Paros confirmed finally the regained naval supremacy of the Serenissima in the Aegean, but did not succeed in expelling the Turks from Crete. In the previous years the Ottomans had taken possession of almost all the island and were able to keep it thanks to the proximity of the Peloponnese coast, which allowed them to send supplies in small batches. This did not allow to resume a large-scale offensive against the last Venetian strongholds, and in particular the capital Candia, however it supported the Ottomans on the island, because of the weakness of the land forces of the Serenissima.⁷⁶ Between 1652 and 1657, the Ottomans attempted to fully re-establish their communications with Crete, striving to somehow overcome the blockade, at that time only in the summer, by the forces of the Serenissima. This provoked a series of battles in front of the Straits that followed more or less the same pattern, with the Venetians positioned at the mouth of the Dardanelles and the Ottomans trying to break the opponent's line-up to gain the open sea. The disposition of the fleets and the course of the battles were conditioned by the particular nature of the channel, which not only limited the movement of naval units, but was also characterized by a strong current. The latter in some points could exceed five knots and was directed from the Sea of Marmara towards the Mediterranean, thus favoring the exit of the Ottomans and forcing instead the units of the Serenissima to difficult anchorages to avoid being dragged out to sea.

The first clash occurred in 1654. The Venetians reached the Dardanelles by the third decade of April with 16 sailing ships, supported by two galleasses and eight galleys⁷⁷. At dawn on May 16, the Turks showed up with 40 galleys, six mahons and 30 ships⁷⁸, while the 22 *beylers* and 14 other Barbary ships await-

76 To the continuous military and economic blockade of the preceding years, difficult to maintain also for the not always good relationships with the captains of the chartered armed merchant ships, the Venetians had substituted a seasonal military blockade to prevent the exit of the Ottoman fleet in the most propitious season.

77 In any case, seven Barbarian ships had already managed to join the bulk of the Ottoman fleet in the Straits. ASVE, *PTM*, filza 1328, disp. Capitano delle Navi Giuseppe Dolfin 29.4.1654.

78 It is difficult to say how many of the ships were actually warships and how many were simple transport ships.

ed them on the other side of the Straits and behind the Venetians⁷⁹. The Venetian deployment was made of two galleasses in the center of the channel, together with two sailing ships and under the direct command of the Venetian *Capitano delle Navi* Giuseppe Dolfin. Again, the galleys were intended to tow the sailing ships, but not the galleasses, which were self-propelled. The clash immediately involved the sailing ships, also because the Ottomans advanced initially with their ships. The Venetian ships suffered from the local superiority of the Turks, because Dolfin's choice of arranging the ships through the whole channel to cover the entire escape route forced the various Venetian contingents to fight in isolation and to be put out of action one by one. While on the sides the Venetian units abandoned their positions and retreated, the two galleasses remained isolated in the center with Dolfin's flagship, the Dutch *Groot Sint Joris* with 52 cannons⁸⁰. However, after having resisted for some time, the galleasses decided to cut their moorings and, being «heavy machines and difficult to handle in the vigor of the waters» [*«macchine di peso e difficili da maneggiare nella vigoria delle acque»*], they were dragged by the current out of the Straits, leaving the *Sint Joris* alone. This left the flagship alone, which, after resisting for hours, managed with much effort and severe damage to exit of the channel. Dolfin - to whose initial arrangement was to be attributed the main responsibility of the defeat, the only important one suffered on the sea by the Venetians during the war of Candia - blamed, in addition to the cowardice of the captains of the chartered ships, the two galleasses, which were unable to keep their positions. In fact, once their moorings were cut, they were swept away by the current, with their rowing system unable to prevent them from being pulled towards the exit of the Straits⁸¹. Technical improvements and crews could not get rid of the underlying limitations of the heavy ships.

The following year the pattern of 1654 was repeated, but this time the Venetian fleet at the Dardanelles was under the command of Lazzaro Mocenigo, already a major player in the battle of Paros in 1651 and appointed *Capitano delle Navi* in place of Dolfin. Mocenigo commanded 27 sailing ships, four galleasses

79 The beylers were galleys armed by the beys who held of the Ottoman maritime *timars* in the Aegean. The Barbarians often provided military aid to the sultan in his military campaigns by sending the sailing warships they had begun to adopt in the early seventeenth century.

80 The ship had been chartered again the year before. ASVE, *Senato Mar*, registro 115, 8.3.1653, cc. 50r-v; filza 488, 4.11.1656.

81 BMC, Mss. Malvezzi 128, *Rellatione del viaggio dell'Armata ottomana dell'anno 1655 con la battaglia dei Castelli e altre cose notabili*, c. 117r. On the battle, see also ASVE, *PTM*, filza 1328, disp. G. Dolfin 27.5.1654.

and six galleys, which he arranged differently from his predecessor to avoid the confusion and mistakes that had led to Dolfín's defeat. Instead of dividing the ships into three separate squadrons at the center and towards the two banks of the channel, he chose to keep them grouped towards the center in four successive lines, so that they could more easily direct the action especially at the critical moment in which - having let the Ottomans move, diverted by the blockade of Venetian units towards one or the other bank - they had to cut the moorings and move themselves to the back of the enemy, exploiting the favorable current. While the ships occupied the center, galleasses and galleys were not intermingled with the sailing ships, as Dolfín did, but were positioned on the right, forming an autonomous squadron near the Asian shore, where the current was weaker and where Turkish ships were less likely to advance⁸².

Revived by the success of the year before, the Ottomans exited the Straits on the morning of June 21, 1655, confident of forcing their way through⁸³. Their 30 ships advanced to the front line occupying the entire channel. They were followed by eight mahons and 60 galleys, which had the task of assaulting the similar units of the Venetian right, taking advantage of the great numerical superiority, while the Ottoman sailing ships tried to keep at bay the Venetian ones, stronger but not more numerous. This time things did not go as the Turks hoped. Instead of cutting their moorings and losing cohesion, the Venetian ships remained stationary at anchor awaiting Mocenigo's orders, who was in the forefront on the public (state) ship *San Marco*⁸⁴. While close to the European coast the Ottoman ships suffered a hard lesson from the Venetian ones; on the opposite side of the channel also the Turkish rowing vessels, in spite of their large numerical superiority, were first blocked and then pushed back by the artillery fire of the galleasses: the unfortunate crews of three galleys, ended up out of control in the middle of the Venetian units, were massacred by *angels* and chained

82 BMC, Mss. Malvezzi 128, *Relatione del viaggio dell'Armata ottomana dell'anno 1655 con la battaglia dei Castelli e altre cose notabili*, c. 110v. A diagram of the Venetian formation in Roger C. ANDERSON, *Naval Wars in the Levant. 1559-1853*, Liverpool University Press 1952, p. 154.

83 Battista NANI, *Istoria della Repubblica Veneta, in Degli Istorici delle cose Veneziane*, IX, Venezia 1720, p. 346.

84 The *San Marco*, one of the Ottoman ships captured at the Battle of Paro in 1651, had been refitted and returned to service by the Republic as a state ship rather than a chartered vessel. Together with two other sultanas captured in the same battle, it constituted the first nucleus of public ships of the Serenissima. CANDIANI, *I vascelli della Serenissima*, pp. 35-45.

balls⁸⁵. Until that time, things had gone according to Mocenigo's plans, who gave the fateful order to cut the moorings. However, a sudden drop of the wind ruined the timeliness of the maneuver. Despite the intervention of the galleys to tow the ships, they lost cohesion and three of them found themselves isolated towards the mouth of the channel. Mocenigo succeeded in rescuing two of them, but the third one was lost, while a part of the Ottoman ships managed to get out of the Dardanelles. The Turkish rowing vessels, which in turn moved close to the European coast, were also able to slip out of the channel⁸⁶.

The battle ended with a clear Venetian victory, while the Turks lost in one way or another at least nine ships⁸⁷. However, the escape of the rowing vessels gave the Ottomans a chance to bring some relief to Crete. The Venetian sailing ships proved more than adequate to block the Ottoman ones, but not to completely block the rowing vessels, a problem that would have repeated in the following years, allowing the Turkish forces to remain in Crete, although without being able to complete the conquest. Moreover, the presence outside the Dardanelles of the beylers, which could remain in the Aegean without having to return to Istanbul every winter and therefore did not suffer the effects of the Venetian blockade, gave the Ottomans a certain flexibility and allowed them to mitigate the consequences of a possible defeat.

The year 1656 saw an intensification of the collaboration between sailing and rowing vessels. Probably considering that both the defeat of 1654 and the incomplete victory of 1655 were due to the scarcity of rowing vessels in support of sailing ones, the new *Capitano Generale* Lorenzo Marcello (another of the protagonists of the victory of Paros) led for the first time to the Dardanelles the entire fleet, with 28 ships, seven galleasses and 31 galleys (seven of which were Maltese). Inspired by Mocenigo, Marcello grouped the ships towards the center of the channel, but in an even more compact wedge formation than that adopted the previous year⁸⁸. Five galleasses were in the center with the sailing ships, while the other two galleasses and all the galleys were in the rear as a mo-

85 The angels (*anzoli*) were formed by a cannon ball cut in half and joined by a chain or a bar; like the chained balls, they were normally used to demolish the equipment of the opposing ships.

86 On the battle, see ASVE, *PTM*, filza 1328, disp. L. Mocenigo n. 21, 24.6.1655 e all.; n. 23, 3.7.1655 e all.; Girolamo BRUSONI, *Historia dell'ultima guerra tra veneziani e turchi*, Bologna 1674, I, pp. 277-279; Andrea VALIER, *Historia della Guerra di Candia*, Venezia 1679, p. 357; ANDERSON, cit., pp. 154-155.

87 NANI, cit., p. 347, states that the Turks lost in one way or another fourteen ships.

88 See the diagram in ANDERSON, cit., p. 160.

bile reserve⁸⁹. The whole Venetian formation tended to move towards the European coast, where the current was stronger and where the Turks used to try to get out. In response, the Turkish ships attempted to surprise the enemy by passing close to the coast of Asia, which had never been attempted before. However, the coastline was much more sinuous there and the north wind and the current pushed them into an inlet close to Kephez Point, preventing them from moving on. The Ottoman fleet had practically bottled itself up and when the wind turned in favor of the Venetians, its fate appeared doomed. Once more the Ottoman galleys abandoned the ships to their destiny, but a part was anyway blocked by the arrival of the Venetian ships, pushed by the favorable wind. The coup de grâce was given by the arrival, around 4 PM, of the five galleasses of the fleet: anchored in the middle of the sultanas, they slaughtered their crews with a continuous fire of cannons and musketry. Despite the loss of *Capitano Generale* Marcello, who fell while boarding a sultana, the success of June 26, completed on the 27 with the capture of the Ottoman ships that had run ashore, was the most resounding naval victory since Lepanto. The Turks lost all their 28 sailing ships, five mahons and at least 45 galleys, a total of 78 out of the 94 ships deployed. Istanbul fell into panic and the Sultan Muhammad IV fled the city and he was persuaded to return only with difficulty. The serious political-military crisis brought Mehmed Köprülü to power, initiating the dynasty of Albanian Grand Viziers that would resurrect the fortunes of the Empire in the following decades⁹⁰.

The victory of 1656 can be considered the summit of success not only for the collaboration between sailing and rowing vessels, but also for the employment of galleasses after Lepanto. The anvil represented by the ships and the hammer constituted by the rowing vessels, foremost galleasses, had shattered the Ottoman fleet. The good coordination of the Venetians, with the action of blockade of the ships, the intervention of the galleys and the final blow given by the galleasses, prevented the Ottoman galleys to partially escape the defeat as had occurred in the previous battles. However, it must be said that, as at Lepanto, the Ottoman fleet had been put in an extremely difficult situation by a poor tactical maneuver.

89 BNM, Ms. it., cl. VII, 580 (8956), *Relatione della battaglia navale seguita nel canale de Dardanelli fra le Armate Veneta et Ottomana il dì 26 giugno 1656*, c. 354v.

90 On the battle, in which the Turks admitted the loss of five thousand men, see ASVE, *PTM*, filza 1222, disp. Provveditore d'Armata Barbaro Badoer n. 4, 30.6.1656 and attachments; filza 1328, lett. L. Mocenigo 1.8.1656; *Relatione...* 26.6.1656, cit., cc. 354v-356v; VALIER, *Historia*, pp. 379-380, 382; BRUSONI, cit., I, pp. 298-301; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 159-161.

The great success achieved at the Dardanelles and the death of Marcello led to the appointment of Lazzaro Mocenigo as supreme commander. He had to face in 1657 a strategic situation different from that of the previous years, because the Turks, enraged by the disaster of the previous year, decided to concentrate tentatively their forces outside the Dardanelles before the arrival of the enemy. In March, the new Grand Vizier Köprülü succeeded in having a squadron of 32 galleys sail from Istanbul to Chios⁹¹. The galleys were to be reached there by both the beylers and the Barbarian ships, called to rescue the sailing component of the Ottoman fleet. With a squadron of only rowing vessels (six galleasses and 19 galleys), Mocenigo succeeded in intercepting 14 Algerian ships in the waters of the island on May 3, taking advantage of the lack of wind and shooting at the masts to slow them down further. The big cannons of the galleasses struck terror among the Algerians, paralyzing their crews, and eventually nine ships run aground and were lost⁹².

In the meantime, the *Capitano delle Navi* Marco Bembo had positioned at the Dardanelles with 20 ships to block the rest of the Ottoman fleet, which was being painstakingly built in Istanbul. At a later stage, Bembo was joined by the rowing vessels, but the need to board water drove away most of the galleys, which were unable to return because of the headwind. When, on July 17, the Ottomans showed up to force their way out, the *Capitano delle Navi* had seven galleasses but only four galleys, so the battle that followed led, as on other occasions in the past, to an incomplete victory. The Turks tried again to force the passage towards the European coast, advancing with the ships - 18 sultanas - always in the lead, followed by two mahons and 30 galleys, while another eight mahons had to engage the bulk of the Venetian fleet, anchored near the Asian coast perhaps to facilitate the return of the galleys⁹³. The eight mahons initially managed to hold off the seven galleasses and some Venetian ships, but then the superiority of the Venetian artillery got the upper hand and six mahons ended up sunk or captured. On this occasion it seems that a galleass was «saved» by an improvement introduced a few years earlier by Francesco Morosini, who, in order to prevent boarding, had two «wings or bridges of rope» [«ali o ponti di corda»] erected on the sides, which in his opinion were too «easy to climb» [«faci-

91 ANDERSON, cit., p. 162.

92 ASVE, *PTM*, filza 1098, dispacci Capitano Generale da Mar Lazzaro Mocenigo, n. 16, 5.5.1657 and attachments.

93 Bembo had four galleys left, but he only needed them to board water.

li da superare»], to prevent the boarding of attackers⁹⁴. However, the sacrifice of the mahons allowed thirteen sultanas, one mahon and at least six galleys to pass close to the European coast and reach Mytilene. Another five sultanas were not so lucky and were lost, while the galleys had to retreat and anchor under the protection of the batteries positioned along the Asian coast. Undoubtedly, had the rest of the Venetian fleet been present, the victory would have been as total as in 1656, although Bembo emphasized that the Turks fought with a determination - and a sense of position - never shown in the past, probably under the new impetus of Köprülü⁹⁵. The *Capitano Generale* Mocenigo arrived at the Dardanelles with another 28 galleys only at the end of the action. Two days later, on July 19, he died when his galley blew up while attempting to attack the remaining 22 galleys of the Turks that were still anchored under the protection of the coastal batteries. The demoralization caused by his death was aggravated a few weeks later by that of Barbaro Badoer, who had assumed the temporary command, and led to the abandonment of Tenedos and then Lemnos, returning to the Turks full possession of the outlet of the Dardanelles⁹⁶.

The Battle of the Dardanelles in 1657 was the last major naval battle of the War of Candia. The new *Capitano Generale da Mar* became Francesco Morosini who replaced the naval strategy of the blockade of the Dardanelles, that had led directly or indirectly to all the battles of the previous decade, with an essentially amphibious one, with a series of raids against the coasts of the Ottoman Empire, often for plundering. In addition to the amphibious operations, but often subordinate to them, the Venetian fleet tried, without much success, to prevent the help that the Turks sent to Crete from all sides, engaging itself above all to close the access to Chania, sometimes pushing east to intercept the important merchant traffic between Alexandria and Istanbul, the so-called Caravan of Alexandria⁹⁷. While accompanying the galleys, the galleasses were able to capture

94 ASVE, *Collegio Relazioni*, busta 75, n. 2, rel. Capitano Generale da Mar Francesco Morosini 28.12.1661.

95 On the battle of July 17, 1657, see ASVE, *PTM*, filza 1328, disp. Capitano delle Navi Marco Bembo n. 26, 22.7.1657. BNM, Ms. it., cl. VII, 580 (8956), *Relatione del fatto seguito contro l'Armata Turchesca il giorno di 17 luglio 1657 a Dardanelli con la morte del Cap.no Generale Veneto*, c. 350v; BRUSONI, *Historia*, II, p. 10; VALIER, *Historia*, cit., p. 415; ANDERSON, cit., pp. 164-166.

96 BRUSONI, *Historia*, II, p. 22; VALIER, *Historia*, pp. 420-421; NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, cit., pp. 197-205; ANDERSON, cit., pp. 166-167.

97 See Daniel PANZAC, *La carovane marittime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS, 2004, pp. 9-25.

in 1662 a part of the Caravan in the waters of Leros⁹⁸.

Despite their successes during the War of Candia, the galleasses continued to be strongly criticized. In 1661 Francesco Morosini, after his time in command as general, gave an unflattering judgment, especially concerning their gigantism: many were deceived «by supposing that the largest ships are the best ones, while it is certain that their extraordinary size makes them difficult to steer, since there is no doubt that they require a greater number of oarsmen, that it is more difficult to sail against the wind, that they are slower in sailing, and that they are more adversely affected on the iron [i.e. at anchor]; these are disadvantages of great importance in navigation, and also from such disproportionate bodies one does not know how to get benefit, since they do not withstand the sea, nor carry more cannons than those previously built». Morosini asked to go back to building smaller galleasses, «with the old form, that is, that of the smallest ones in the Arsenal»⁹⁹. Usually in the field of shipbuilding it is easier to preserve good features by enlarging rather than reducing, but it would seem that with the galleasses they had gone too far. A few years later, the *Capitano Generale da Mar* Andrea Corner reiterated the point, stating that he would have preferred to leave them in the harbor and use only the galleys¹⁰⁰.

98 BRUSONI, *Historia*, II, pp. 110-112.

99 «con il supporre che le più grandi siano le migliori ancora, e pure è certo che la loro straordinaria grandezza difficoltà il navigarle, non vi essendo dubbio che ricercano maggior numero de remiganti, che più difficilmente si naviga contra vento, che riescono più tarde alla vela, e che più tormento ricevono sopra del ferro [cioè all'ancora]; questi sono pregiudicij nella navigazione di rilevanza ben grande, e pure da corpi così sproporzionati non si sa ricavar beneficio, non resistendo al mare, né portando cannone maggiore di quelle, che prima si fabbricavano»... «sopra la forma vecchia, cioè sopra le più piccole che si trovino nell'Arsenale». Morosini also asked for a modification of the rudder, bringing it «*alla navarola*», i.e. straight and not «*lunato*» (moon shaped), and to lighten the bow castle, presumably to improve the capability of sailing into the wind. ASVE, *Collegio Relazioni*, b. 75, n. 2, rel. Capitano Generale da Mar Francesco Morosini 28.12.1661. An enlargement of the size of the galleasses was reported as early as 1631. BIBLIOTECHE CIVICHE TORINESI, Ms. 1784, Stefano de Zuanne de Michiel, *Architettura navale*, c. 19r, cit. in Lazzarini, p. 55.

100 ASVE, *Collegio Relazioni*, b. 75, rel. Capitano Generale da Mar Andrea Corner ...1667. Years later, Corner himself would state both «the carnage they wrought upon their enemies in the clashes of the past war» [«la stragge che hanno fatto de' nemici negli incontri della passata guerra»] and the high esteem in which they were held «by the nations of the world» [«appresso le nazioni del mondo»], agreeing that «their reputation should be preserved for the great glory it gives to the Serenissima homeland» [«che se ne mantenga la riputatione, che ridonda a somma gloria della Serenissima Patria»], although «it should not be attempted with too much confidence, because the damage would be irreparable» [«non si deve cimentarla con troppa confidenza, perché ne sarebbe irreparabile il danno»]. Corner was actually asking to

The decline in the two wars of Morea (1684-1718)

In the following years the war focused on the defense of the stronghold of Candia and naval operations tended to be increasingly subordinate to land ones, so that the rowing vessels, including galleasses, were partially decommissioned to strengthen the land defenses. The war finally ended in 1669 with the surrender of Candia and the cession of Crete to the Ottoman Empire.

The peace however did not last long and the military confrontation resumed in 1684, following the failed Turkish attack on Vienna and the Serenissima joining the Austrian-Polish alliance against the Sublime Porte. In many ways, the navy with which the Republic entered the new conflict was different from the one that had fought in the War of Candia. During the fifteen years of peace, the Venetian fleet had begun a profound transformation, which took shape in 1675 with the approval of an important program of construction of sailing warships¹⁰¹. Having abandoned the policy of chartering armed merchant ships for reasons both of cost and of naval evolution¹⁰², the Serenissima had embarked on the construction of its own squadron of warships, also adopting the new tactic of the line of battle that had gained prominence in the Anglo-Dutch wars in the previous decades. The new tactics had a particularly negative effect on the cooperation between sailing and rowing vessels, making it impossible in practice. Moreover, at a strategic level, the evolution of the sailing ship, increasingly agile and capable of sailing into the wind, made the integration of sailing and rowing squadrons increasingly difficult.

As during the War of Candia, in the initial phases of the first Morean war (1684-1699) there were no significant naval clashes, also because the Ottoman fleet, weakened during the period of peace, tried to avoid confrontation as much as possible. Between 1686 and 1690 there were three battles of some importance, but the Venetians employed only sailing ships and not rowing ones. This was due to the decision to make the two components of the fleet operate in different theaters, thus resuming the divide created in the final stages of the war of Candia. It was not by chance that Francesco Morosini was again appointed *Cap-*

demobilize the two galleasses then in service, but because they were too few and could have suffered in some unfortunate clash a loss of the prestige that had to be preserved. ASVE, *Collegio Relazioni*, b. 75, rel. Provveditore Generale da Mar Andrea Corner, 14.3.1680.

101 On this evolution and on the naval events of the two Morean wars, see CANDIANI, *I vascelli della Serenissima*, pp. 115-129.

102 The difference between true warships and armed merchantmen had become more and more pronounced, especially after the introduction of line-of-battle tactics.

itano Generale da Mar, since he employed the rowing vessels in a series of successful amphibious campaigns in the Peloponnese.

Morosini returned to Venice in 1689, after being elected Doge the previous year, and in 1691 the joint operations of the *armata grossa* (sailing ships) and the *armata sottile* (galleyes and galleasses) were resumed. In the past the major problems were created by the slow and clumsy sailing ships, now it was the rowing vessels, and above all the galleasses, that showed their inferiority in navigation, particularly when sailing into the wind in rough sea. The warship had in fact continued its slow but continuous technological evolution, while the galleass seemed to have reached the peak of its unspectacular maturity and appeared increasingly slow and cumbersome compared to other types of ships of the fleet.

The naval turning point in the war occurred in 1694, when the Venetians decided to launch a second offensive with their entire fleet. To lure the Ottoman fleet into the open sea and destroy it once and for all¹⁰³, the commanders of the Serenissima chose to attack the island of Chios, the most important stronghold for the control of the maritime routes of the Empire. The reaction of the Sublime Porte was not long in coming and between 1695 and 1698 the two fleets faced each other nine times, turning the Aegean into the epicenter of the naval warfare of the time. The first two of these battles were fought for direct control of the island of Chios and the Ottomans prevailed and reoccupied the island, abandoned by the enemy. From the point of view of the collaboration between sailing and rowing vessels, the two clashes reaffirmed the tactical impossibility of a common action, which was already clear on the strategic level. In the new line of battle there was no room not only for the fragile galleyes, but also for the cumbersome galleasses with their weak armament on the sides.

In the first battle, which took place on February 9, 1695, north of the Spaladori (modern Paklinski) Islands, located in the middle of the channel separating Chios from the Anatolian mainland, rowing and sailing ships fought clearly separate actions, with the former in the vanguard of the two fleets and the latter in the rear. The Turks advanced with 16 sultanas to face the 21 Venetian ships, while another four sultanas had to engage the five galleasses;¹⁰⁴ the 24 galleyes that followed in the second line had the task of facing the 20 equal class galleyes of the Serenissima. In the battle - which cost the life of the *Capitano delle Na-*

103 The main targets were the new warships that the Ottomans were putting into service and which threatened to end the Venetian naval supremacy gained during the War of Candia.

104 The Turks had discontinued the mahons and the task of countering the galleasses fell to the ships.



Particolare di *La battaglia di Lepanto, 1571* (National Maritime Museum, Greenwich, London – Public domain). Sono raffigurate cinque delle sei galee veneziane che presero parte alla battaglia, riconoscibili per la stazza, per il castello di prora circolare e i tre alberi



vi Priuli, who led the fleet of the *Serenissima* and who was able to employ only a small part of his ships - the galleasses had mixed results, having to be rescued from the four sultanas that had attacked them, but then contributing to repel the assault of the Ottoman galleys: in particular two galleasses halted the attack conducted against their own flagship galley, forcing the Turks to retreat after losing probably two galleys. In any case, it was getting clear that the galleasses were not able to face the new ships of the line deployed by the Ottomans. In a second battle, fought ten days later (February 19, 1695) in the same waters, the sea was too rough for the use of the rowing vessels and the two fleets deployed only the sailing ships. The battle ended in a deadlock, but the Venetians, too far from their bases to repair the damage incurred, decided to abandon Chios¹⁰⁵.

In 1695 two other battles (September 15 and 18) took place in the waters south of Chios and in both the rowing vessels could not be employed due to the bad conditions of the sea, indeed the Venetian sailing ships had to strive so that the rowing vessels did not fall prey to the Ottoman vessels. The dangers encountered fueled the tension between the *Capitano Generale da Mar* Alessandro Molin, who, despite having the supreme command, in fact commanded only the rowing vessels, and the new *Capitano delle Navi* Bartolomeo Contarini. Molin would have liked to carry his own insignia on a ship, but the Senate, bound by tradition, did not allow it and he tried to find a role for himself and the *armata sottile* even in the new tactical context. On the contrary, Contarini wanted to act with the *armata grossa* in full freedom, without having to worry about the presence of galleys and galleasses¹⁰⁶.

The dangers inherent in this duality manifested themselves again in 1696, although Molin prudently chose to operate among the islands of the central Aegean, where rowing vessels could operate in more sheltered waters. At the end of July 26, some ships were sent to occupy in advance an anchorage on the island of Andros and there they awaited both the arrival of the Turks and that of their own rowing vessels, delayed by an amphibious offensive that Molin had launched against Boeotia but then was forced to suspend when the enemy fleet appeared. The Turks deployed only sailing ships, considered at the time the main element in their fleet, but for several weeks the two sailing squadrons maneuvered in the open sea off Andros, each of them trying, unsuccessfully, to attack with favorable wind conditions. Finally, on August 22, Molin arrived with the *armata sottile* (six galleasses and 34 galleys, 22 of which were Venetian

105 On the two clashes, see CANDIANI, *I vascelli della Serenissima*, pp. 299-306.

106 Ivi, pp. 309-314, 318-19.

and 12 Pontifical-Maltese), after several days of unsuccessful attempts to gain ground against the Meltemi. The *Capitano Generale* tried to take control of the entire fleet, increasing the tension with Contarini, who the day before had finally managed to position himself to the north of the Turks and thus obtain a strategic upwind position with respect to the predominant Meltemi. That day, however, there was no wind, so Molin took the opportunity to lead the operations. Not only did he order the galleys to tow the ships further north to ensure the upwind was maintained, but he also intervened in their formation, further irritating Contarini. The galleys, although targeted by the Turks, actually did their duty, towing the ships up to the head of the Ottoman formation, but the Turks managed to reduce the spaces between the ships of their line and forced the Venetians, not equally rapid in reducing the distances between their ships, to enable fire only for some of their own ships.

Although only a part of the Venetian line was actually engaged, after a few hours of fire the Turks began to falter. In the meantime, seeing that the rigid formalism of the line, where each ship had to keep the place she was assigned, prevented the ships of the Venetian center and tail from getting into action, Molin thought of throwing the rowing units into the fray. He first pushed the six galleasses forward against the opposing rear, but unexpectedly the fire of their large bow culverins was successfully countered by the stern guns of the sultanas, showing that the galleasses had also lost the advantage of the caliber of the ordnance, the main reason for remaining in service¹⁰⁷. They then attacked the galleys but, even though they stormed the sterns of the Sultanas from no more than a hundred meters away and missed their targets few times, their meager artillery proved incapable of seriously damaging the strong hulls of the Ottoman ships, much more powerful than those they had faced during the War of Candia. Regaining a modicum of cohesion, the Turks tacked and retreated, little disturbed by the attack of the *armata sottile*¹⁰⁸.

The clash sounded like a death knell for the galleasses and the *Capitano Generale* requested that at least two of the six ships on duty be disarmed¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Based on later sources, it could be speculated that the bow artillery of the galleasses had been changed to two 30-pdr. culverins and two 20-pdr. culverins, as opposed to the previous two 50-pdr., two 14-pdr., and two 6-pdr. ones. See ASVE, *PTM*, filza 1386, disp. Capitano delle Galeazze Alvise 2° Foscari 30.1.1712.

¹⁰⁸ On the [first] battle of Andros, see ASVE, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 22, 25.8.1696; n. 24, 23.9.1696; filza 1131, disp. A. Molin n. 46, 2.9.1696 e all.ti; n. 53, 15.11.1696; filza 1337, disp. P. Duodo n. 10, 26.9.1696; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 223-225.

¹⁰⁹ ASVE, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 53, 15.11.1696. A defence of galleasses by their

The galleasses also paid for the growing operational divide between rowing and sailing vessels. Conducted in 1697 to the Dardanelles, where the Venetians tried to repeat the military blockade made during the 1650s, they were involved in the maneuvers of July 5 and 6 in the waters of Tenedos, risking annihilation. The *Capitano delle Navi* Contarini wanted to act independently with the sailing ships, while the Captain General da Mar Molin tried to keep in his wake with the rowing vessels. The result was a kind of night chase that, in the increasingly rough sea, saw the six galleasses, unable to sufficiently sail into the wind, fall off more and more. Around midnight Molin had to ask Contarini to interpose with the ships to prevent three galleasses from ending up in the middle of the Sultanas. The maneuver succeeded, but the Venetian ships drifted more and more. The position of the *armata sottile* continued to deteriorate and at dawn on July 6 Contarini was forced to launch an attack to save the rowing vessels. There followed about ten hours of extreme melee, with the *armata sottile*, protected by the ships, which managed to gradually evade the clash, without however being able to make any contribution. Sailing and rowing vessels remained divided and only after a week managed to reunite in the island of Skyros, on the other side of the Aegean¹¹⁰.

After the clash, Molin took it out on the galleasses, which were permanently excluded from the battle formation. While Andros had marked the death knell for the galleasses, Lemnos was the last battle in which they were employed in combat. An attempt to revitalize them was by mounting a single cannon capable of firing explosive projectiles on each galleass in 1697¹¹¹. The *cannons of new invention*, as they were called, were however mounted also on the ships of the line, confirming that the galleasses had lost any primacy in the field of the artillery.

When the war ended, two galleasses were still in service, but when there was a new conflict with the Ottoman Empire (Second Morean War, 1714-18), they did not participate in any naval battle of the conflict¹¹². In 1715 the *Provvedi-*

Capitano Straordinario Giacomo Da Mosto in filza 1386, disp. 24.10.1696.

110 On the battle of Lemnos, see ASVE, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 39, 12.7.1697 e all. ti.; n. 41, 8.8.1697; filza 1332, disp. A. Molin n. 72, 13.7.1697 e all. ti.; n. 74, 22.8.1697, all. ti. costituiti 5 e 8.8.1697; filza 1337, disp. P. Duodo n. 19, 20.7.1697; ANDERSON, cit., p. 230.

111 Guido CANDIANI, «The race to the big calibres during the first war of Morea and Sigismondo Alberghetti's guns of new invention», in Carlo BELTRAME e Renato G. RIDELLA (Ed.), *Ships & Guns. The Sea ordnance in Venice and Europe between the 15th and the 17th centuries*, Oxford, Oxbow, 2011, pp. 25-26 (23-27).

112 An action is reported in the summer of 1716; in particular, one of the two galleasses employed

tore Generale da Mar Agostino Sagredo remarked that «the galleasses, after the Turks used only the sultanas, have been proven as having no longer that advantage, which they used to have in other times, indeed more of an embarrassment than of help to the *armata sottile*»¹¹³ and in 1717 the two galleasses of the navy were purposely left behind despite a momentary operational reunification of the *armata grossa* with the *armata sottile*, which employed only the galleys anyway¹¹⁴. As the *Provveditore d'Armata* Giorgio Grimani, who commanded a galleasse during the conflict, wrote a few years later, «now the galleasses have been replaced by the ships in the hottest engagements» [«ora le galeazze sono state sostituite dalle navi nei più caldi cimenti»], although their presence could still be useful to support the action of the galleys¹¹⁵.

The Second Morean War marked not only the last of the centuries-old conflicts with the Ottoman Empire, but also the end of the large-scale operations of the Venetian navy, which in the following decades was engaged in tasks of traffic protection and in some minor campaigns against the Barbarian regencies. Two galleasses remained in service until 1758 as a “training ground” for rowers and sailors in case their general employment was resumed, but were subsequently demobilized, while the fleet was fully characterized by the ships of the line¹¹⁶.

the two cannons of new invention at bow to utterly destroy with three well-aimed shots the stern of a sultana, taking advantage of the fact that the Ottoman team was constantly at sea between the Greek mainland and the island of Corfu to protect the supplies to their troops that were besieging the Venetian citadel. However, as soon as the sultanas turned their sides against them, the galleasses had to retreat. BNM, Ms. it., cl. VII, 385 (7148), *Relazione, o sia Trattato di quanto è successo tra l'Armi Venete e l'Ottomano l'anno 1716*, c. 6r.

113 ASVE, *Collegio Relazioni*, busta 76, rel. Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo 16.5.1715, c. 2v.

114 ASVE, *PTM*, filza 1138, disp. A. Pisani n. 86, 14.11.1717.

115 ASVE, *Collegio Relazioni*, b. 56, rel. Provveditore d'Armata Giorgio Grimani 28.11.1730.

116 The decommissioning of the two galleasses was ordered in 1755, but was actually accomplished three years later. Alberto Secco, *Navi del Settecento nei disegni della Biblioteca Universitaria di Padova*, Padova, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, 2007, pp. 23, 34.

Conclusion

In conclusion, the relationship between ships and galleys was progressively modified by their respective technical and tactical evolutions, while the galleasses remained somewhat in the middle. Criticized since their appearance for their poor maneuverability, so much so that they were originally considered as vessels of the *armata grossa*, only partially improved later, the galleasses always had their reason for being in the strength of their artillery, much stronger than that of the galleys and of a caliber that the ships used in the Levant were initially neither able to withstand, nor to deal with. Integrated in the *armata sottile* to support their action, the galleasses had, like the other components of the fleet, their best moment during the War of Candia. However, when the new ships of the line started carrying a much larger number of equally heavy cannons and when they were adopted by the new Ottoman navy, their fate appeared sealed. By the end of the seventeenth century the galleasses had definitively left the battle squadron, although a couple of them remained in service essentially for administrative and prestige reasons. In some respects, it would seem that the Venetians fell victim to their own propaganda, making it difficult to give up a type of vessel that had perhaps been overly exalted in the past. Thus, if one really wanted to look for an anachronism in the navy of the Republic, it would be found not in the permanence of galleys, but in that of the galleasses, the celebrated pride of the lagoon shipbuilding industry. We must however observe - in confirmation of the relativity of the appraisals on the evolution of the naval technology - that in the years 1690s, just when the Venetian galleasses were in their final stage, there was a proposal in England to abandon the construction of the ships of the line in favor of that of the galleasses¹¹⁷.

117 Brian LAVERY, *The Ship of the Line*, I, London, Conway, 1984, p. 59.

BIBLIOGRAFIA E FONTI MANOSCRITTE

ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *Mediceo del Principato*, n. 3084

ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA, *Archivio proprio ambasciatori in Francia*, b. 1

- *Collegio, Secreta, Archivio Proprio Contarini*, r. 14
- *Collegio Relazioni*, bb. 56, 57, 73, 75, 76
- *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, f. 134
- *Materie Miste Notabili*, b. 31
- *PTM*, ff. 729, 925, 926, 1080, 1082, 1131, 1138, 1222, 1328, 1332, 1336, 1337, 1382, 1386
- *Secreta Notabili*, r. 18 bis
- *Senato Deliberazioni Rettori*, r. 94
- *Senato Mar*, ff. 49, 50, 219; rr. 61, 66, 67, 74. 115
- *Senato Secreta Deliberazioni*, r. 77

BIBLIOTECHE CIVICHE TORINESI, Ms. 1784

BIBLIOTECA DEL MUSEO CORRER, *Mss. Cicogna*, 3091, 3282/II

- *Mss. Gradenigo*, 163/I
- *Mss. Malvezzi*, 128

BIBLIOTECA NAZIONALE MARCIANA, *Miscellanea* 166

- Ms. it., cl. VII, 580 (8956), 385 (7148)

BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DI PADOVA, Ms. 161/3

BRUSONI, Girolamo, *Historia dell'ultima guerra tra veneziani e turchi*, Bologna 1674

CANDIANI, Guido, «Stratégie et diplomatie vénitiennes, navires angle-hollandaises: le blocus des Dardanelles, 1646-1659», *Revue d'Histoire Maritime*, 9 (2008), pp. 251-282

- «The race to the big calibres during the first war of Morea and Sigismondo Alberghetti's guns of new invention», in BELTRAME, Carlo e RIDELLA, Renato G. (Ed.), *Ships & Guns. The Sea ordnance in Venice and Europe between the 15th and the 17th centuries*, Oxford, Oxbow, 2011, pp. 23-27
- *Dalla galea alla nave di linea: le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2012
- «La lucha en el cuerno izquierdo: Barbarigo y Querini contra Suluk Mehmed Pacha», in Àlex CLARAMUNT SOTO (Ed.), *La mar roja de sangre. Lepanto*, Madrid, Desperta Ferro Ediciones, 2021, pp. 207-230

CAPPONI, Niccolò, *Lepanto 1571. La Lega Santa contro l'Impero Ottomano*, Milano, Il Saggiatore, 2008 [London 2006]

DE HAMMER, Joseph, *Storia dell'Impero Ottomano*, X, Venezia, Antonelli, 1833

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *El gran duque de Osuna y su marina. Jornadas contra turcos y venecianos (1602-1624)*, Sevilla, Renacimiento, 2006 [Madrid 1885]

- FOX, Frank, *Great Ships. The Battlefleet of King Charles II*, London, HarperCollins, 1980
- GABRIELI (Ed.), Vittorio, *Sir Kenelm Digby. Viaggio piratesco nel Mediterraneo, 1627-1629*, Milano, Longanesi, 1972
- GLASGOW, Tom, *Oared Vessels in the Elizabethan Navy*, in «Mariner's Mirror», LII (1966), pp. 371-377
- GLETE, Jan, *Warfare at Sea. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London-New York, Routledge, 2000
- GUILMARTIN John F., *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, London-New York, Cambridge University Press, 1974
- «The Ballistics in the Black Powder Era», in Robert D. SMITH (Ed.), *British Naval Armaments*, London, Royal Armouries, 1989, pp. 73-98
- HALE, John R., «Men and Weapons: the Fighting Potential of Sixteenth-Century Venetian Galleys», in ID., *Renaissance War Studies*, London, Hambledon Press, 1983, pp. 309-331
- KONSTAM, Angus, *Tudor Warships, 1, Henry VIII's Navy*, Oxford, Osprey, 2008
- LANE, Frederic C., *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore, John Hopkins, 1934
- «Le operazioni navali e l'organizzazione della flotta, 1499-1502», in ID., *Le navi di Venezia*, Torino, Einaudi, 1983, pp. 251-283
- LAVERY, Brian, *The Ship of the Line, I*, London, Conway, 1984
- LAZZARINI, Antonio, *Boschi, legnami, costruzioni navali. L'Arsenale di Venezia fra XVI e XVIII secolo*, Roma, Viella, 2021
- LOMBARDO, Simone, «Galee, bombarde e guerre di simboli. Innovazioni negli assedi anfibi di Chioggia tra genovesi e veneziani (1379-1380)», *Nuova Antologia Militare*, 2 (2021), 5, pp. 3-39
- MORIN, Marco, «La battaglia di Lepanto: alcuni aspetti della tecnologia navale veneziana», in SBALCHIERO, Matteo (Ed.), *Meditando sull'evento di Lepanto, odierne interpretazioni e memorie*, Venezia, Corbo e Fiore, 2004, pp. 69-77
- «Le galeazze a Lepanto», in *Oltre Lepanto. Dallo scontro di ieri all'intesa di oggi*, Pergine Valsugana (TN), Vox Populi, 2012, pp. 103-124
- MOROSINI, Andrea, «Delle Istorie veneziane», in *Degli storici delle cose veneziane*, VI, Venezia, 1718
- MUSARRA, Antonio, *Il Grifo e il Leone. Genova e Venezia in lotta per il Mediterraneo*, Bari, Laterza, 2020
- NANI, Battista, «Istoria della Repubblica Veneta», in *Degli Istorici delle cose Veneziane*, IX, Venezia 1720
- PANCIERA, Walter, *Il governo delle artiglierie. Tecnologia bellica e istituzioni veneziane*

- nel secondo Cinquecento*, Milano, Franco Angeli, 2005
- «Le artiglierie delle galere veneziane ai tempi di Lepanto», in LABANCA, Nicola, e POGGI Pier Paolo, (Ed.), *Storie di armi*, Milano, Unicopli, 2009, pp. 65-181
- PANTERA, Pantero, *L'armata navale*, Roma, 1614
- PANZAC, Daniel, *La carovane marittime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, CNRS, 2004
- PARUTA, Paolo, *Istorie Veneziane*, in *Degl'istorici delle cose veneziane*, IV, Venezia, 1718
- RODGER, Nicolas A. M., *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain 660-1649*, New York, W.W. Norton & Company, 1999 [London 1997]
- SAGREDO, Giovanni, *Memorie storiche de monarchi ottomani*, Venezia, 1683
- SANUDO, Marin, *I Diari*, II, Venezia, F. Visentini, 1879
- SECCO, Alberto *Navi del Settecento nei disegni della Biblioteca Universitaria di Padova*, Padova, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, 2007
- TENENTI, Alberto, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Bari, Laterza, 1961
- TURATO, Pietro, *Le galeazze di Lepanto: tra tradizione e innovazione*, tesi di laurea triennale, Università degli Studi di Padova, Dipartimento di Scienze Storiche, Geografiche e dell'Antichità, Anno Accademico 2020-21
- VALIER, Andrea, *Historia della Guerra di Candia*, Venezia, 1679
- WILLIAMS, Philip, «War and Peace between the Catholic King and the Caliph: Holy War and Holier Peace in the Mediterranean, 1500-1700», in CANDIANI, Guido e LO BASSO, Luca (Ed.), *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo*, Milano, Franco Angeli, 2010, pp. 13-38

L'ammiraglio e il generale

Federico e Ambrogio Spinola da Genova alle Fiandre

di EMILIANO BERI

ABSTRACT – Why did Ambrogio Spinola arrive in Flanders? The reason has a name: Federico Spinola. Federico was Ambrogio's younger brother; he was born in Genoa in 1571. He joined the Flemish Army at a very young age. Thanks to his qualities, he soon became the favourite of the Duke of Parma, Alessandro Farnese, governor of Flanders and commander of the Army. After the Duke's death (1592), his military career continued under his successors: the Count Ernest von Mansfeld, the Archduke Ernest of Austria and the Archduke Albert of Austria. Federico also fought at sea and proposed the use of Mediterranean galleys in naval war, because they were suitable for the shallow waters of the Flanders coast. The galleys, based in Dunkirk and Sluis, operated successfully against commercial traffics. Federico's aim was to defeat the Dutch rebels, but the positive results of his galleys led him to develop an ambitious plan: to use squadrons of galleys to invade England. In 1597, he presented the plan to Felipe II. In 1599, he brought more galleys from Santander's squadron to Dunkirk and Sluis. In 1600, he went to Genoa and involved Ambrogio within the project. Federico had already collaborated with Ambrogio when he had unsuccessfully attempted to obtain the Naples's squadron of galleys in *asiento*. Thus, Federico and Ambrogio organized and financed the Fleet and the Army for the invasion of England: they arrived in Flanders in 1602. Before invading England, it was necessary to recruit more troops and gather supplies. While Ambrogio was recruiting, Federico was killed during a skirmish of his galleys off Walcheren. The plan to invade England was then canceled. Ambrogio remained alone at the head of the Army and, thereafter, his adventure in Flanders began.

KEYWORDS: PIRACY, MEDITERRANEAN, GALLEYS, FLANDERS, INVASION, ENGLAND

Introduzione

Ambrogio Spinola è senza dubbio uno dei generali più celebri della prima età moderna, una figura di primo piano sotto il profilo militare e politico della Monarchia degli Asburgo di Spagna. Meno nota è la figura che ha contribuito in modo decisivo all'avvio della carriera militare di Ambrogio, suo

fratello Federico, un condottiero, come il fratello, la cui vicenda è stata rapida – stroncata dalla sua morte in battaglia nel 1603 – ma particolarmente intensa, caratterizzata da un'ascesa repentina ai vertici dei ranghi militari nei Paesi Bassi spagnoli. Una vicenda, quella di Federico, che ha coinvolto Ambrogio, e ha fatto da volano alla sua ascesa nel sistema militare e politico ispano-asburgico, introducendolo in quel teatro fiammingo dove Ambrogio costruirà la sua fortuna, dove diventerà «l'espugnatore delle piazze»¹.

Federico era il minore dei due fratelli, nato probabilmente nel 1571, due anni dopo Ambrogio. I due erano il frutto dell'unione matrimoniale tra gli esponenti di due delle maggiori famiglie dell'aristocrazia genovese: Filippo Spinola, marchese di Sesto e Venafrio, e di Polissena Grimaldi, figlia di Nicolò, principe di Salerno, uno dei più ricchi finanziatori di Filippo II. L'aristocrazia genovese era strettamente legata alla Spagna, lo era a partire dall'alleanza ispano-genovese del 1528, sigillata dall'accordo tra l'imperatore e re di Spagna Carlo V e Andrea Doria, ammiraglio, armatore di galee e leader riconosciuto del patriziato della città ligure (sarà di Andrea Doria, in quello stesso 1528, la riforma istituzionale che darà stabilità allo stato genovese, trasformandolo da Comune medievale e Repubblica aristocratica)². Dal 1528 le famiglie genovesi avevano messo a disposizione della Monarchia ispano-asburgica capitali finanziari e risorse navali, arrivando a controllare, di fatto, il debito pubblico spagnolo e andando a formare, con le proprie galee noleggiate alla Corona, buona parte della flotta spagnola del Mediterraneo.

Fino alla metà del XVI secolo il peso delle galee degli armatori genovesi nella flotta spagnola del Mediterraneo era stato preponderante. La flotta era al comando di Andrea Doria (morto nel 1560), la squadra di Genova, formata dalle galee degli armatori genovesi, era la più grande della flotta (negli anni '30 ne costituiva circa i due terzi), e un armatore genovese, Antonio Doria, aveva riorganizzato e comandato, sempre attraverso il sistema del noleggio, la squadra di Napoli³. Nella seconda metà del XVI secolo la componente spagnola della flot-

-
- 1 Filippo CASONI, *Vita del marchese Ambrogio Spinola, l'espugnatore delle piazze*, Genova, A. Casamara, 1691.
 - 2 Sull'accordo tra Carlo V e Andrea Doria e la riforma istituzionale del 1528: Arturo PACINI, *I presupposti politici del "secolo dei Genovesi": la riforma del 1528*, Genova, Società ligure di storia patria, 1990; ID., *La Genova di Andrea Doria nell'impero di Carlo V*, Firenze, Olschki, 1999; ID., *Desde Rosas a Gaeta. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, Angeli, 2013, pp. 70-91 e 305-321.
 - 3 Sulla squadra di Napoli rimando a: Maria SIRAGO, *La flotta napoletana nel contesto mediterraneo (1503-1707)*, Ogliaastro Cilento, Licosa, 2018.

ta crebbe, la Corona volle aumentarne la forza senza dipendere eccessivamente dalle galee di proprietà dei privati genovesi. La componente genovese non fu più preponderante, ma rimase notevole per peso materiale (28 delle 78 galee spagnole presenti alla battaglia di Lepanto nel 1571 erano di armatori genovesi⁴) e politico. Alla morte di Andrea Doria, nel 1560, Gian Andrea Doria, suo cugino di secondo grado, ne ereditò la fortuna. Non riuscì da subito ad ereditare anche il ruolo politico di assoluto primo piano che aveva avuto Andrea sia a Genova, sia nella flotta spagnola; ebbe in ogni caso una posizione di primo piano in entrambi i contesti, con una carriera in ascesa che raggiunse l'apice con la nomina, nel 1584, a «capitano generale del mare» (il rango più elevato nella marina da guerra mediterranea della Spagna)⁵.

Nella flotta spagnola, quindi, il ruolo dei genovesi fu centrale fino al 1560 circa, fino alla morte di Andrea, e importante, anche se non centrale come prima, dopo il 1560⁶. Nella finanza statale spagnola fu centrale per tutto il XVI secolo e anche per tutta la prima metà del XVII, senza alcun ridimensionamento, senza alcuna perdita di terreno a favore di altre componenti, come accaduto nella flotta del Mediterraneo, anche durante la breve parentesi di concorrenza portoghese negli anni di governo dell'Olivares⁷.

4 Alessandro BARBERO, *Lepanto: la battaglia dei tre imperi*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp. 624-634.

5 Su Gian Andrea Doria: Vilma BORGHESI, *Vita del principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta*, Genova, Compagnia dei Librai, 1997; Laura STAGNO, *Giovanni Andrea Doria (1540-1606): immagini, committenze artistiche, rapporti politici e culturali tra Genova e la Spagna*, Genova, Genova University Press, 2018. Sull'incremento della flotta spagnola tra 1562 e 1575 e la crescita del numero di galee di proprietà della Corona: PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 170-222; Id., «Le marine italiane», in Paola BIANCHI e Piero DEL NEGRO (cur.), *Guerre ed eserciti dell'età moderna*, Bologna, Il Mulino, 2018, pp. 297-298.

6 Sugli asentisti di galee genovesi al servizio della Spagna: Luca LO BASSO, «Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)», in Rosaria CANCELA (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Vol. II, Palermo, Associazione Mediterranea, 2007, pp. 397-428.

7 Sul legame politico, marittimo e finanziario tra la Spagna e Genova in età moderna: Manuel HERRERO SÁNCHEZ et alii (cur.), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, Genova, Società ligure di storia patria, 2011. Sul ruolo chiave, sotto il profilo geostrategico, di Genova e della Corsica nell'impero mediterraneo spagnolo: PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 70-91, 120-130, 305-322.

Due eredi universali

La vicenda di Ambrogio e Federico Spinola si inserisce nel quadro di questo consolidato, e ben definito, rapporto a doppio filo Spagna-Genova; un rapporto che passa attraverso la sfera militare e quella finanziaria, e non in ultima battuta attraverso il ruolo chiave di Genova e della Corsica nella geografia dell'impero mediterraneo spagnolo. La carriera militare di Federico iniziò dopo la morte del padre Filippo (1584), quando, appena tredicenne, prese, forse, servizio a bordo di una galea genovese (non la galea di un asentista al servizio della Spagna ma una delle galee della Repubblica di Genova⁸) probabilmente come aspirante «gentiluomo di poppa»⁹. Il contesto è quello della guerra di corsa mediterranea contro i corsari barbareschi: un conflitto a bassa intensità, una coda della grande guerra tra Spagna e Impero ottomano, chiusa con la tregua del 1581¹⁰. Prima di intraprendere la carriera militare Federico, come spesso accadeva per i figli minori, era stato indirizzato agli studi per intraprendere la strada della carriera

8 CASONI, *Vita del marchese*, cit., p. 16; Randal GRAY, «Spinola's galleys in the Narrow Seas, 1599-1603», *The Mariner's Mirror*, 64 (1978), p. 72; Antonio RODRIGUEZ VILLA, *Ambrosio Spinola, primer marqués de Los Balbases*, Madrid, Fortane, 1904, p. 15.

9 Era pratica consueta per i giovanissimi membri dell'aristocrazia genovese intenzionata a intraprendere la carriera di ufficiale nella Marina da guerra, o volesse comunque far esperienza di guerra sul mare (sia per servire sulle galee della Repubblica, sia per trovare poi impiego in una Marina straniera), servire da volontari sulle galee. Dopo alcune missioni di corsa e polizia marittima l'aspirante poteva diventare «gentiluomo di poppa». Il gentiluomo di poppa era l'unica figura di ufficiale, oltre al capitano, presente su una galea genovese. Essere gentiluomo di poppa era il passaggio obbligato per ottenere il grado di capitano, e il comando di una galea: ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (d'ora in poi ASGE), *Archivio Segreto* n. 1748, vari documenti; Giuseppe BANCHERO, *Genova e le due Riviere*, Genova, Luigi Pellas Editore, 1846, pp. 268-269; Vilma BORGHESI, «Il Magistrato delle galee (1559-1607)», in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, vol. II, Genova, Centro studi per la storia della tecnica in Italia del Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1973, pp. 191-192.

10 Sulla guerra nel Mediterraneo del XVI secolo: Fernand BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2011; PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit.; Marco PELLEGRINI, *Guerra Santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Bologna, Il Mulino, 2015; Phillip WILLIAMS, *Empire ad Holy War in the Mediterranean. The galley and maritime conflict between the Habsburgs ad Ottomans*, London, I.B. Tauris, 2015. Sulla guerra di corsa mediterranea: Salvatore BONO, *I corsari barbareschi*, Torino, Eri, 1964; Id., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1993; Id., *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia, Morlacchi, 2005; Id., *Guerre corsare nel Mediterraneo: una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019; Jacques HEERS, *I barbareschi. Corsica del Mediterraneo*, Roma, Salerno, 2003; Marco LENCI, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci, 2006.

ecclesiastica. Il cambiamento radicale, dalla via ecclesiastica a quella militare, non va attribuito unicamente alla vocazione per l'arte militare, che già da ragazzo era chiara. C'è un altro elemento, probabilmente decisivo: Ambrogio e Federico vennero nominati entrambi eredi universali dal padre, per testamento¹¹. Un fatto non insolito, che in questo caso andrà a prendere la forma di una, sebbene breve, carriera congiunta – questa sì insolita – caratterizzata da un amalgama perfettamente equilibrato di aggressività, dinamismo, intraprendenza, prudenza e sagacia politica: caratteristiche enfatizzate ora nell'uno ora nell'altro dei due; con le prime più marcatamente presenti in Federico¹². Non che Ambrogio mancasse di aggressività, dinamismo e intraprendenza ma fino al 1603, sembra essere Federico il propulsore principale del progetto che porterà Ambrogio nelle Fiandre. E si tratta di un progetto, lo vedremo, in cui intraprendenza, dinamismo e aggressività sono compresenti. Quantomeno sembra essere lui, Federico, l'agente operativo, l'uomo d'azione, mentre Ambrogio appare come il cervello che sta dietro i progetti dei due fratelli. Diventerà uomo d'azione solo nel 1602, nel momento in cui muoverà verso le Fiandre¹³. Sarà Federico, come vedremo, a muoversi tra Bruxelles e Madrid per trattare con la Corona e coi governatori spagnoli delle Fiandre, mentre Ambrogio rimarrà a Genova, occupandosi di questo e di altri progetti, muovendosi solo quando la sua presenza, il suo ruolo, diventerà una necessità cruciale.

Non abbiamo informazioni precise sulla vita di Federico per gli anni 1584-1590. Lo ritroviamo nel 1591 in un contesto completamente diverso da quello della guerra di corsa mediterranea: è in servizio nell'Armata spagnola delle Fiandre, comandata dal Duca di Parma Alessandro Farnese¹⁴. Federico era passato dal Mediterraneo all'Europa settentrionale, dalla guerra marittima a quella terrestre. È un fatto normale, non c'è da stupirsi. Il professionismo militare dell'età moderna era caratterizzato da una notevole mobilità internazionale e da una notevole intercambiabilità tra mare e terra, senza una specializzazione vincolante, che impedisse al militare marittimo di trasformarsi in militare terre-

11 ASGE, *Notai Antichi*, n. 3464, 1 gennaio 1584, testamento di Filippo Spinola, marchese di Sesto e Venafro.

12 RODRÌGUEZ VILLA, cit., p. 15.

13 Louvain Bart DE GROOF, «Entre la Méditerranée et la Mer du Nord: les projets navals des frères Spinola au cours de la dernière décennie du XVI^e siècle», in Ernest BELENGUER CEBRIÀ (cur.), *Felipe II y el Mediterráneo*, IV, Madrid, Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 1999, p. 322.

14 ASUNCIÓN RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola, de Gènova a Ostende (1569-1604)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2017, p. 59.

stre, e senza che servire in mare impedisse di far il soldato in terra: gli alti ufficiali delle flotte erano abitualmente ufficiali dell'esercito che avevano anche, o soprattutto, competenze nella guerra navale (non sempre però, il caso del Duca di Medina Sidonia, comandante dell'Armata spagnola del 1588, del tutto digiuno di navigazione e guerra navale, è esemplificativo in tale senso)¹⁵. I casi di specializzazione principalmente, o unicamente, nella guerra navale erano rari; in ambito mediterraneo erano ricorrenti solo in realtà come quella genovese e quella veneziana, in cui la dimensione militare era principalmente quella navale. Ambrogio e Federico Spinola rappresentano in parte un'eccezione. Perché Federico, anche se farà fortuna soprattutto in mare, avrà una carriera la cui ascesa è connessa alla guerra terrestre, mentre Ambrogio troverà nella guerra terrestre la propria dimensione principale, sarà un generale di armate terrestri, con una fama correlata ai successi negli assedi. Un'abilità, quella di conquistare piazzeforti, cruciale nell'arte della guerra dell'epoca, perché nella prima età moderna, per effetto dello sviluppo e della diffusione della *trace italienne*, la guerra aveva nell'assedio la forma operativa più comune, dominante. Questo è ancor più vero nel teatro fiammingo, nella guerra degli ottant'anni tra spagnoli e olandesi: una guerra povera di battaglie e ricca di assedi; una guerra in cui il successo si misurò attraverso il numero di piazzeforti espugnate; e Ambrogio sarà un campione della guerra d'assedio, «l'espugnatore delle piazze», il conquistatore di città¹⁶.

L'Armata spagnola delle Fiandre era probabilmente «la migliore accademia del mondo per apprendere l'arte militare»¹⁷. Nonostante la grande attenzione data in passato dalla storiografia militare all'accademia militare olandese di Siegen¹⁸, tra XVI e XVII secolo il sapere militare si apprendeva principalmente sul campo, attraverso l'esperienza e attraverso il contatto con i veterani. Soldati e ufficiali veterani erano dei trattati viventi di arte militare, erano i mentori dei novizi. Per una giovane recluta contadina, che serviva come soldato semplice, i mentori erano i veterani del reparto. Per un giovane rampollo di una ricca famiglia aristocratica i mentori non potevano che essere gli alti ufficiali, perché

15 Sulla genesi della figura dell'ufficiale di Marina: Norbert ELIAS, *Marinaio e gentiluomo. La genesi della professione navale*, Bologna, Il Mulino, 2010.

16 Sulla centralità dell'assedio nella guerra tra XVI e XVII secolo: Geoffrey PARKER, *La rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente*, Bologna, Il Mulino, 1999, pp. 31-35, 67-70, 107, 298-306.

17 Asunción RETORTILLO ATIENZA, «Federico Spínola, un capitán de verdad», *Desperata Ferro*, 34 (2018), p. 62.

18 Si veda ad esempio Parker, *La rivoluzione militare*, cit., pp. 42-44.

la carriera di un giovane aristocratico era indirizzata verso il comando¹⁹. Quello fiammingo era in quel momento il principale teatro bellico spagnolo. Dopo la tregua del 1578 con l'Impero ottomano il *focus* dello sforzo strategico spagnolo si era spostato dal Mediterraneo alle Fiandre. Il teatro bellico principale era quello in cui maggiori erano le possibilità di mettersi in luce, di far carriera, di accedere in breve tempo agli alti ranghi del comando. La giovane età non era una discriminante per un aristocratico come Federico, ben introdotto e con alle spalle grandi possibilità finanziarie: in quel teatro bellico che fino al 1578 era stato cruciale per la Spagna, il Mediterraneo, Gian Andrea Doria aveva comandato squadre navali e flotte poco più che ventenne e Don Giovanni d'Austria aveva ricevuto il comando della flotta della Lega Santa, vittoriosa nella battaglia di Lepanto, nel 1571, a 24 anni²⁰.

Nell'Armata delle Fiandre già serviva un cugino di Federico e Ambrogio, Giorgio Spinola, uno dei tanti esponenti della tradizione militare della famiglia Spinola²¹. Con tutta probabilità Giorgio favorì Federico, lo introdusse negli ambienti di comando dell'Armata. La presenza di Spinola nelle Fiandre non era peraltro un fatto nuovo, si inseriva nel quadro della tradizionale presenza commerciale genovese in quella regione, prima a Bruges, poi ad Anversa²². Federico strinse un forte legame con Ranuccio Farnese, il figlio del Duca di Parma, e si mise in luce nel 1592 nell'assedio di Rouen, durante il secondo intervento dell'Armata della Fiandre nell'ultima fase delle guerre di religione francesi, in appoggio alla Lega cattolica contro gli ugonotti di Enrico di Borbone. L'esser-si messo in luce a Rouen, unitamente all'amicizia con Ranuccio, gli fece guadagnare una posizione di primo piano nell'entourage del Duca di Parma.

Dopo la morte del Duca, nel 1592, Federico continuò a servire nelle Fiandre sotto il nuovo governatore, Peter Ernst I conte di Mansfeld. Accumulò esperienza di comando, elaborando una visione strategica particolare, figlia della sua carriera diversificata, anfibia, sviluppatasi prima in mare e poi in terra, prima nel

19 Sulle forme di trasmissione del sapere militare in età moderna: Giovanni CERINO BADONE, «La cultura della guerra. Sapere teorico e sapere empirico nel mondo militare del XVII secolo», *Società e Storia*, 136 (2012), pp. 277-298.

20 Su Don Giovanni d'Austria rimando a: José Antonio VACA DE OSMA, *Don Juan de Austria*, Pozuelo de Alarcón (Madrid), Espasa, 2004.

21 Sulla tradizione militare dei membri della famiglia Spinola, ivi compresi il padre di Ambrogio e Federico e lo zio Agostino: RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spinola*, cit., pp. 32-37 e 63.

22 Jacques HEERS, *Genova nel '400. Civiltà mediterranea, grande capitalismo e capitalismo popolare*, Milano, Jaca Book, 1991, pp. 251-299.

Mediterraneo e ora nelle Fiandre²³. Guardò alle caratteristiche del teatro bellico fiammingo: una guerra di attrito, inconcludente sulla terraferma, in cui era essenziale logorare il nemico, colpendone le risorse economiche e il morale e isolandolo dall'alleata Inghilterra. Guardò anche alle caratteristiche geografiche e morfologiche del teatro, in particolare della sua componente liquida: mari con bassi fondali, porti adatti per bastimenti con basso pescaggio, acque strette che esaltavano le qualità di legni agili e versatili, estuari fluviali e canali navigabili da risalire per saccheggiare e razziare il territorio nemico²⁴. Ai suoi occhi l'azione sul mare poteva essere decisiva per avere ragione dei ribelli olandesi: per avere la superiorità in terra bisognava ottenere in prima battuta quella in mare²⁵, e questa andava guadagnata, ecco il fulcro della sua visione, «con le galere»²⁶, cioè utilizzando galee mediterranee, perché le galee mediterranee su cui aveva servito nella guerra di corsa contro i barbareschi erano bastimenti a cui il basso pescaggio e la doppia propulsione remo-vela conferivano quelle caratteristiche di versatilità, flessibilità e agilità che si adattavano perfettamente alle condizioni e alle necessità del teatro fiammingo²⁷.

Nel 1593 ecco il punto di svolta, la morte dello zio Agostino Spinola, proprietario di quattro galee date in *asiento* alla Spagna e inquadrato nella squadra di Genova²⁸. Federico ereditò le galee e propose al conte di Mansfeld e a Esteban de Ibarra, Segretario del Consiglio di Guerra, di portarle nelle Fiandre per utilizzarle contro il traffico mercantile anglo-olandese e per effettuare incursioni lungo la costa e nell'interno del territorio ribelle e sulle coste dell'Inghilterra²⁹. Le marine inglese e olandese – tanto quelle mercantili quanto quelle da guerra – erano formate in primo luogo da velieri d'alto bordo, superiori in artiglieria alle galee ma impossibilitati ad utilizzarla al meglio con vento assente, debole o non favorevole. In assenza di vento, in bonaccia, i velieri, immobilizzati,

23 CASONI, *Vita del marchese*, p. 18.

24 ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (d'ora in poi AGS), *Estado*, n. 621. Documento n. 54, senza data. Si tratta di una memoria redatta da Federico Spinola nel 1602 che riassume i suoi progetti di guerra navale e anfibia nel teatro di guerra fiammingo a partire dal 1593.

25 Ibidem.

26 Ibidem.

27 DE GROOF, cit., p. 319.

28 Sulla nomina di Ambrogio e Federico quali eredi universali dello zio Agostino: ASGE, *Diversorum Collegii e Senato*, Atti del Senato, n. 1563, Supplica dei marchesi Polissena e Ambrogio Spinola, 7 febbraio 1593.

29 Robert A. STRADLING, *La Armada de Flandes, política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid, Cátedra, 1992, p. 35; RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., pp. 60 e 64; AGS, *Estado*, n. 621. Documento senza data, n. 54.

impossibilitati a manovrare e a soccorrere l'un l'altro, avrebbero potuto essere attaccati con successo dalle galee che grazie ai remi potevano operare senza dipendere dal vento. L'indipendenza dal vento avrebbe consentito a Federico di concentrare le sue galee contro velieri immobilizzati, tenendo in mano l'iniziativa e creando superiorità numerica locale: era una tattica che le galee e le galeotte utilizzavano abitualmente nel Mediterraneo per predare i velieri mercantili immobilizzati dalla bonaccia o rallentati dal vento debole. Inoltre le galee, grazie ai remi e al basso pescaggio, potevano effettuare operazioni anfibe, sia risalendo gli estuari fluviali e i canali fiamminghi per colpire il cuore del territorio olandese, sia effettuando incursioni lungo le coste tanto olandesi che inglesi³⁰.

Progetti: Fiandre, Inghilterra e Napoli

L'idea di Federico avrebbe dovuto prendere corpo attraverso la sua nomina al comando della squadra navale spagnola con base a Dunkerque e l'asiento delle quattro galee ricevute in eredità dallo zio. Qui entra in gioco direttamente per la prima volta Ambrogio, perché sappiamo che esaminò gli aspetti finanziari del progetto del fratello, approvandolo. Non che Ambrogio fosse fino a questo momento estraneo alle vicende di Federico, era coinvolto già in precedenza. Lo aveva sempre appoggiato, sia di fronte a sua madre quando aveva deciso di abbandonare la carriera ecclesiastica, scatenando la reazione di lei, sia attraverso l'amministrazione dei suoi beni, mentre lui faceva esperienza corseggiando per il Mediterraneo e poi combattendo nelle Fiandre³¹.

Il progetto di utilizzare galee nelle acque fiamminghe crebbe rapidamente per portata e respiro, mentre già Federico aveva iniziato a impegnarsi nella guerra di corsa contro il traffico mercantile olandese e inglese, con non pochi successi. Alla fine del 1594, con l'appoggio dell'arciduca Ernesto d'Austria, nuovo governatore delle Fiandre, e di Esteban Ibarra, Federico si portò a Madrid per presentare un progetto, generale, di respiro strategico, finalizzato a risolvere la questione olandese annientando il commercio marittimo nemico nelle acque fiamminghe attraverso l'impiego delle sue galee, in sinergia con altre tipologie di bastimenti, corsari, sia fiamminghi che baschi. Non solo: usando Dunkerque

30 Sulle diverse caratteristiche nautiche delle galee e delle navi in relazione al combattimento e alle operazioni navali: PACINI, *Desde Rosas a Gaeta*, cit., pp. 157-169; Guido CANDIANI, «Vele, remi e cannoni: l'impiego congiunto di navi, galee e galeazze nella flotta veneziana, 1572-1718», in Id. e Luca LO BASSO (cur.) *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX)*, Milano, Angeli, 2010, pp. 116-162.

31 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spinola*, cit., p. 60.

come base le sue forze avrebbero potuto contrastare efficacemente le azioni dei corsari inglesi e olandesi contro il traffico ispano-fiammingo e contro le coste dei Paesi Bassi spagnoli. Se il punto di forza del nemico anglo-olandese era sul mare, era lì che bisognava spostare gli equilibri a favore della Spagna, e le galee potevano essere uno strumento decisivo³².

Nel 1595, dopo aver ottenuto l'approvazione del piano, Federico lasciò Madrid e raggiunse Genova, probabilmente per definire gli ultimi dettagli con Ambrogio e prendere le quattro galee da portare nelle Fiandre per dare avvio all'attuazione del suo piano³³. I fatti ne dimostrarono la bontà. Al comando della squadra navale di Dunkerque Federico agì con successo dando prova dell'efficacia operativa delle galee, in sinergia con i legni dei «dunquerqueianos», i corsari baschi e fiamminghi. Nel 1595 le sue forze navali effettuarono un'incurSIONE ad ampio raggio in Cornovaglia, sbarcando uomini a terra e gettando nel panico tutta la costa meridionale dell'Inghilterra³⁴. Nel 1597 catturarono più di quaranta bastimenti olandesi. Nel 1601 i rappresentanti di Yarmouth e Sandwich alla Camera dei Comuni chiesero più protezione per difendersi dagli attacchi: i danni causati al commercio marittimo inglese dai corsari di Federico erano considerati maggiori di quelli inflitti dalla flotta francese in tutto il XVI secolo³⁵.

Nel 1597 Federico venne chiamato a Madrid per discutere di un nuovo progetto, elaborato e presentato nuovamente in sinergia con Ambrogio, sfruttando la reputazione che il primo si era costruito negli ultimi due anni al comando della squadra di Dunkerque e la grande influenza che il secondo già aveva a corte³⁶. In questo nuovo progetto i due fratelli alzavano il tiro, riproponendo la stessa riflessione che aveva portato alla campagna dell'Armada nel 1588: per avere ragione dell'Olanda ribelle bisognava spezzare l'alleanza anglo-olandese. Come? Invasando l'Inghilterra. L'esperienza dell'Armada aveva dimostrato che

32 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., p. 64; STRADLING, *La Armada de Flandes*, cit., p. 35; AGS, *Estado*, n. 621. Documento n. 54, senza data.

33 AGS, *Estado*, n. 621. Documento n. 54, senza data.

34 STRADLING, cit., p. 35

35 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., p. 65; STRADLING, *La Armada de Flandes*, cit., p. 35. Sui risultati ottenuti dalle forze navali di Federico tra 1595 e 1599 si vedano anche: Cesáreo FERNÁNDEZ DURO, *Armada española. Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Vol. III, Madrid, Museo naval de Madrid, 1972, pp. 214-222, GRAY, «Spinola's galleys», cit., pp. 72-83 e Juan Eloy GELABERT, 'Los Spinola en Flandes al servicio de Felipe III (1598-1607)', in Simonetta CAVACIOCCHI (cur.), *La famiglia nell'economia europea, secoli XIII-XVIII*, Firenze, Firenze University Press, 2009, pp. 481-495.

36 Sull'influenza di Ambrogio nella corte di Madrid già negli ultimi anni del XVI secolo: GELABERT, cit., p. 484.

una flotta di sole navi d'alto bordo con ampio pescaggio era inadatta al compito. Non è un caso che nel progetto originario dell'invasione del 1588, quello elaborato dal marchese del Santa Cruz (morto nel 1588, prima che la spedizione partisse), nell'Armada avrebbe dovuto essere compresa una squadra di 40 galee³⁷. E se si vuol guardare al fallimento dell'Armada non si può non concentrare l'attenzione sul mancato congiungimento della flotta con le truppe del Duca di Parma immobilizzate nei porti fiamminghi dal blocco navale dei bastimenti olandesi³⁸. Un blocco attuato in acque dai bassi fondali, aliene alle navi d'alto bordo dall'ampio pescaggio, in cui avrebbero potuto essere decisive quelle galee che l'Armada nel 1588 però non aveva³⁹. L'altro elemento di debolezza dell'azione dell'Armada era stata la mancanza di un porto da utilizzare come base. L'Armada avrebbe dovuto prendere il controllo del passo di Calais per permettere alle truppe dell'Armata delle Fiandre del Parma di attraversarlo, obiettivo arduo da raggiungere senza una base a ridosso di quelle acque (i porti dei Paesi Bassi spagnoli erano bloccati dai battelli olandesi e le navi d'alto bordo dell'Armada avevano un pescaggio che inibiva la possibilità di utilizzarli)⁴⁰.

Il progetto di Federico e Ambrogio proponeva soluzioni che sembrano direttamente ispirate all'esperienza dell'Armada. L'idea era di utilizzare galee, in maggior numero rispetto alle quattro dell'*asiento* di Federico, con base nei porti di Sluis e Dunkerque, e impedire agli olandesi di bloccarli. In aggiunta, la mossa preliminare per l'invasione avrebbe dovuto essere la conquista di una località portuale inglese da scegliere con cura, atta alla difesa, da fortificare e utilizzare come testa di ponte e centro d'operazioni. Nella conquista di questa base in territorio inglese le galee sarebbero state utilizzate come bastimenti da opera-

37 Garrett MATTINGLY, *L'Invincibile Armada*, Torino, Einaudi, 1967, p. 60.

38 Colin MARTIN e Geoffrey PARKER, *The Spanish Armada*, London, Hamish Hamilton, 1988, pp. 227-228.

39 Jan Glete sottolinea come sia inspiegabile che gli spagnoli nel 1588 avessero aggregato all'Armada inizialmente solo 4 galee, e poi neanche più queste, avendone circa 80 a disposizione nel Mediterraneo, perché le galee, coi loro cannoni pesanti di corsia, sarebbero state ideali per affrontare le forze inglesi e olandesi sui bassi fondali. Non solo, «i francesi avevano dimostrato, nel 1512 e nel 1545, che era possibile trasferire una flotta di galee dal Mediterraneo alla Manica»: Jan GLETE, *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010, pp. 232-233.

40 Sulle problematiche operative del piano di invasione dell'Inghilterra nel 1588: Julian S. CORBETT, *Alcuni principi di strategia marittima*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1995, pp. 211-213 (ed. or.: *Some Principles of Maritime Strategy*, London, Longmans, Green & Co., 1911).

zioni anfibe, come accadeva nel Mediterraneo⁴¹. Una volta consolidata la testa di ponte, la conquista avrebbe dovuto essere portata avanti progressivamente, alimentata dalla linea di comunicazione marittima tra la testa di ponte e i porti fiamminghi, protetta dalla flotta⁴².

Federico mentre era a Madrid lavorò anche ad un altro progetto, elaborato anch'esso col fratello: ottenere in *asiento* la squadra spagnola di galee di Napoli. Titolare dell'*asiento* avrebbe dovuto essere, in questo caso, Ambrogio. In quel momento quindi, tra 1597 e 1598, Federico stava trattando l'*asiento* di nuove galee per la squadra delle Fiandre, in funzione del progetto di invasione dell'Inghilterra, e contemporaneamente l'*asiento* della squadra di galee di Napoli per Ambrogio. Come per le altre iniziative proposte dai due fratelli Ambrogio aveva accolto un'idea di Federico, elaborando un piano organico da presentare a corte⁴³. In questo caso però Ambrogio non si sarebbe limitato al supporto organizzativo e finanziario, lasciando a Federico la direzione operativa; essendo Federico impegnato nelle Fiandre e in predicato di prendere il comando del piano di invasione dell'Inghilterra, il comando operativo a Napoli sarebbe spettato ad Ambrogio.

Esistevano due tipologie di *asiento*. La prima era quella in cui un armatore noleggiava galee di sua proprietà alla Corona; è la forma più nota, quella attraverso cui la squadra di galee di Andrea Doria nel 1528 divenne il nucleo della nuova flotta spagnola del Mediterraneo; quella attraverso cui nel 1533 le galee di Antonio Doria, cugino di Andrea, entrarono a far parte di quella squadra di Napoli di cui ora Federico e Ambrogio trattavano l'*asiento*⁴⁴; quella, infine, attraverso cui Federico aveva portato nelle Fiandre le galee ereditate dallo zio Agostino. La seconda era quella dell'*asiento* appalto, in cui l'*asientista* otteneva la gestione amministrativa ed economica, e il comando militare, di galee di proprietà della Corona⁴⁵. La forma di *asiento* proposta da Ambrogio alla Corona relativamente alla squadra di Napoli è questa, perché si trattava di una squadra di galee di proprietà statale che Ambrogio si proponeva di amministrare e comandare (e al ruolo di comando era connesso il titolo, prestigioso, di capitano

41 Secondo Federico la conquista di un porto inglese non poteva avvenire con «navios de alto bordo», ma con le galee: AGS, *Estado*, 621. Documento n. 54, senza data.

42 GRAY, cit., pp. 73-75.

43 DE GROOF, cit., pp. 321-322

44 SIRAGO, cit., pp. 61-62.

45 Luca LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo d'età moderna*, Milano, Selene, 2003, p. 22.



P. P. Rubens, *Ritratto del marchese Ambrogio Spinola*
(Národní galerie Praha – Public domain)

generale delle galee di Napoli). In quel momento la squadra di Napoli contava 20 galee, di cui solo 15 erano operative. La proposta di Ambrogio comportava l'impegno a rendere operative tutte le galee, e ad aumentare la consistenza della squadra portandola a 28 galee nell'arco di due anni⁴⁶.

Sarebbe stata l'occasione di assumere una posizione di potere e prestigio all'interno del sistema militare spagnolo nel Mediterraneo al di fuori della realtà genovese, tanto politica quanto navale. La navale aveva la forma della squadra di galee di Genova, la squadra degli asentisti genovesi al servizio della Spagna, tradizionalmente sotto il comando dei Doria; con Gian Andrea Doria che in questo momento era all'apice della sua carriera, come capitano generale del Mare, e con suo figlio Carlo Doria, Duca di Tursi, che già dal 1596, neanche ancora ventenne, aveva ottenuto dal padre il comando operativo della squadra⁴⁷.

Per Ambrogio la necessità di trovare spazio fuori dalla realtà genovese si spiega con l'ingombrante ed egemonizzante presenza dei Doria quali referenti tradizionali della Spagna a Genova sia sotto il profilo politico che navale. Il progetto di Ambrogio e Federico aveva alla base quindi solide motivazioni di strategia politica, ma aveva anche dei limiti. I limiti stanno nella collocazione che avrebbe ottenuto grazie all'asiento della squadra napoletana. In primo luogo si sarebbe trattato di una collocazione non del tutto slegata all'influenza di Gian Andrea Doria, capitano generale del mare. In secondo luogo si sarebbe trattato della collocazione in un teatro bellico in quel momento secondario per la Spagna. Un teatro di guerra a bassa intensità contro i corsari barbareschi, che difficilmente avrebbe offerto le stesse occasioni di gloria, prestigio e carriera che Ambrogio trovò nel ben più cruciale teatro bellico fiammingo; e se Ambrogio ebbe la possibilità di arrivare nelle Fiandre lo si deve anche al fatto che il progetto napoletano non venne accolto.

Siamo negli anni in cui la flotta spagnola del Mediterraneo, dopo essere nata come flotta di galee in *asiento* noleggiato, oscillava tra questa forma e la propensione della Corona all'amministrazione diretta delle galee, attraverso l'*asiento* appalto. Ad una linea indirizzata verso l'amministrazione diretta, dominante tra 1562 e 1575, erano seguiti diversi cambi di direzione, dal ritorno all'*asiento* no-

46 DE GROOF, cit., pp. 322-323

47 Su Carlo Doria duca di Tursi rimando a: Luca LO BASSO, «Una difficile esistenza. Il duca di Tursi, gli *asientos* di galee e la squadra di Genova tra guerra navale, finanza e intrighi politici (1635-1643)», in HERRERO SÁNCHEZ *et alii* (cur.) *Génova y la Monarquía Hispánica*, cit., pp. 819-846.

leggio a nuovi programmi finalizzati a incrementare l'amministrazione diretta⁴⁸. In questo momento era nuovamente l'amministrazione diretta a prevalere, ma sebbene nel caso del progetto di Ambrogio si trattasse di un *asiento* appalto di galee di proprietà della Corona, il fatto che riguardasse una squadra intera, e che avrebbe dovuto essere concesso ad uno straniero, ad un genovese – in un Mediterraneo dove il generalato del mare e un'intera squadra della flotta erano in mano genovese – non venne visto di buon occhio. In aggiunta Ambrogio non era in buoni rapporti col viceré di Napoli. Per questi motivi la proposta venne respinta, nonostante i reiterati tentativi di Federico⁴⁹.

Il progetto napoletano non ebbe quindi successo, quello anglo-fiammingo invece sì. Tra 1597 e 1598 venne prima approvato da Filippo II e poi posto in essere dal suo successore, Filippo III. L'entità delle forze di terra con cui avrebbe dovuto tentare l'impresa d'Inghilterra venne fissata in 12.000 fanti e 1.000 cavalieri. Nel luglio del 1599 Federico raggiunse Santander per prendere il comando di una squadra di sei galee che fino a quel momento avevano operato nel golfo di Biscaglia in appoggio alle forze cattoliche francesi⁵⁰. Alle sei galee di Santander e alle quattro che già Federico aveva nelle Fiandre se ne sarebbero quindi dovute aggiungere altre da costruire a Dunkerque. A questo scopo Federico pianificò interventi alle infrastrutture portuali e cantieristiche, prese accordi sulle forniture di legname e assoldò maestranze liguri. Incaricò Ortensio Spinola, suo agente in Inghilterra, di trasmettergli le informazioni necessarie per pianificare le operazioni navali e terrestri⁵¹. L'accordo con la Corona comprendeva anche la nomina di Federico a capitano generale delle galee di Fiandra e il finanziamento dell'impresa: prima 100.000 ducati, poi altri 308.000, che Federico e Ambrogio si impegnarono ad anticipare⁵².

48 PACINI, «Le marine italiane», cit., p. 298.

49 DE GROOF, cit., pp. 323-324.

50 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spinola*, cit., p. 68.

51 GRAY, cit., p. 74.

52 Marco SEVERINO, «Ambrogio Spinola: il generale ed il suo tempo», in *Studi storico-militari*, Roma, USSME, 2002, p. 215; RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spinola*, cit., p. 71; GRAY, cit., p. 74; RODRÍGUEZ VILLA, cit., p. 610, AGS, *Estado*, 621. Documenti nn. 54 e 55.

Un'impresa di famiglia

L'impresa non dipendeva solo dalla forza navale di Federico (e dalle truppe imbarcate su di essa). Il grosso delle forze di terra, 12.000 fanti e 1.000 cavalieri, avrebbe dovuto essere distaccato dall'Armata delle Fiandre comandata dall'arciduca Alberto d'Austria, il nuovo governatore dei Paesi Bassi, che era ben poco entusiasta della prospettiva di impegnare le sue forze oltremarina. Alberto considerava il piano dei fratelli Spinola come una mossa azzardata, nella misura in cui avrebbe aperto un secondo fronte di guerra in cui impegnare le truppe al suo comando; preferiva attendere l'esito delle trattative in corso con l'Inghilterra, da cui sperava scaturisse una pace duratura, o quantomeno una tregua, per poter concentrare forze e risorse unicamente contro gli olandesi, sia in terra che per mare⁵³. Dopo aver raggiunto Dunkerque e Sluis con le galee di Santander, Federico si rese conto che superare l'ostruzionismo dell'arciduca era condizione essenziale per la messa in esecuzione del piano. Alberto aveva persuaso il re e i suoi ministri della necessità di attendere l'esito dei negoziati con l'Inghilterra prima di dare esecuzione al piano d'invasione. Federico poteva continuare la guerra di corsa contro il traffico mercantile olandese e inglese, e contro i corsari anglo-olandesi, ma nulla di più⁵⁴.

Solo all'inizio del 1601 i ministri del re ripresero in considerazione il piano di Federico, alla luce dell'inconsistenza dei risultati ottenuti nelle trattative con gli inglesi. Federico venne convocato a Madrid nel mese di marzo per colloqui; in questa occasione fece nuove richieste, in primo luogo quella di escludere Alberto dall'impresa. L'arciduca non doveva avere alcuna autorità su Federico e sulle forze che avrebbero dovuto portare a termine l'impresa; non doveva neanche conoscerne gli estremi. Era fondamentale superare l'ostruzionismo di Alberto slegando il piano di invasione dalla sua autorità, dalla necessità di dipendere dalle truppe al suo comando e dal suo supporto logistico. Tra 1598 e 1599 il re aveva scritto reiteratamente ad Alberto, ordinandogli di dare tutto il supporto necessario al piano di Federico e Ambrogio⁵⁵. Non era servito a nulla, anzi: l'arciduca, come ho già accennato, era riuscito a persuadere il re e la corte della necessità di attendere gli sviluppi delle trattative con gli inglesi. Era imperativo,

53 AGS, *Estado*, n. 617. Consulta del Consiglio di Stato, 5 ottobre 1600; n. 2224. Lettera di Filippo III, 13 ottobre 1600. RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spinola*, p. 70.

54 AGS, *Estado*, n. 617. Consulta del Consiglio di Stato, 5 ottobre 1600.

55 ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME DE BRUXELLES, *Secrétairerie d'État et de Guerre*, n. 176. Lettera di Filippo III, Aranjuez, 8 dicembre 1598; AGS, *Estado*, n. 2224. Lettera di Filippo III all'arciduca Alberto, Barcellona, 23 giugno 1599.

quindi, metterlo da parte ed avere il controllo totale dell'impresa.

Oltre alla necessità di non dipendere da Alberto, Federico palesò anche nuove esigenze materiali: più truppe e più galee rispetto a quanto stabilito due anni prima⁵⁶. Tutte le sue richieste vennero accolte, anche in forza della consistenza della proposta finanziaria portata da Federico, in accordo con Ambrogio, sul tavolo delle trattative: un nuovo prestito di 470.000 ducati⁵⁷.

Nella nuova configurazione del piano Ambrogio ebbe un ruolo attivo. Finora l'abbiamo guardato agire da Genova, tessere le trame dei progetti dei due fratelli, con Federico come braccio operativo, come agente in azione sul campo. Ma il salto dal dietro le quinte della pianificazione al palcoscenico del comando militare era solo questione di tempo e di opportunità. Avrebbe dovuto prendere corpo già nel progetto di *asiento* della squadra di Napoli, sebbene in un teatro di guerra a bassa intensità, e si concretizzò ora, nel teatro di guerra in quel momento più importate della monarchia spagnola, con la riconfigurazione del piano di invasione dell'Inghilterra e la marginalizzazione dell'arciduca Alberto. Il nuovo accordo raggiunto da Federico a Madrid comportava, come detto, il completo controllo sull'impresa. Le truppe di terra della forza di invasione non dovevano più essere prese dall'Armata della Fiandre di Alberto; sia le forze navali che quelle di terra dovevano essere al comando diretto di Federico, senza alcun collegamento con Alberto: era quindi necessario reclutare una nuova armata. Federico doveva occuparsi delle forze navali, non poteva né reclutare né comandare l'armata di terra. La soluzione fu quella di coinvolgere Ambrogio.

La nomina di Ambrogio a maestro di campo e comandante dell'armata (3 novembre 1601) diede all'impresa d'Inghilterra la connotazione di un affare di famiglia ancor più di quanto già non fosse, con Federico al comando delle forze navali e Ambrogio incaricato di reclutare e comandare l'armata di terra, e di condurla nelle Fiandre, a Dunkerque e Sluis, attraverso la «Strada spagnola»⁵⁸. Un affare in cui i due fratelli nel 1603 avevano già investito oltre 1 milione di scudi (di cui 500.000 impegnati da Ambrogio per reclutare l'armata)⁵⁹.

Mentre Ambrogio organizzava la sua armata, Federico doveva procurarsi

56 AGS, *Estado*, n. 621. Valladolid, 21 febbraio 1602.

57 AGS, *Estado*, n. 621. Valladolid, 21 febbraio 1602. RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., pp. 71-72; GRAY, cit., p. 78.

58 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., pp. 72-76. Sulla «Strada Spagnola» delle Fiandre rimando a: Geoffrey PARKER, *The Army of Flanders and the Spanish Road 1567-1659*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

59 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., pp. 78 e 89.



Andries van Eertvelt, *Una battaglia tra galee spagnoli e galeoni olandesi*
(Rob Kattenburg Collection – Public domain)



nuove galee, per rafforzare la sua squadra e trasportare dalla Spagna alle Fiandre reparti di fanteria da aggregare alle truppe di Ambrogio: era l'ultima delle condizioni pattuite con i ministri del re⁶⁰. Cercò dapprima di procurarsele a Genova, acquistandone quattro da un asentista di quella squadra, omonimo di suo fratello, ma dovette però recedere dall'intento per ordine del re. Il motivo va ricercato nell'ostilità dei Doria, che avrebbero visto la squadra di Genova, la loro squadra, depauperata di quattro unità. Alla notizia dell'acquisto Carlo Doria, figlio di Gian Andrea e capitano generale della squadra, aveva protestato vibratamente, inducendo la corte a dirottare l'attenzione di Federico su altre unità⁶¹: otto galee della squadra di Spagna e del Mare Oceano (formata in quel momento da 30 galee agli ordini del marchese di Santa Cruz). Federico salpò con sei di queste galee da Cadice, il 14 maggio 1602, per Lisbona, dove avrebbe dovuto prendere le altre due⁶².

Nella rotta verso le Fiandre la squadra di Federico dovette affrontare, in due occasioni, forze navali inglesi e olandesi. La prima volta quando era da poco giunta a Lisbona (13 giugno 1602), per soccorrere, insieme alle unità del marchese di Santa Cruz, alcuni mercantili spagnoli e portoghesi minacciati da una squadra inglese. Le seconda volta nel passo di Calais, dove le galee di Federico erano attese da una forza mista anglo-olandese (formata anche da galeotte) che voleva impedirgli di raggiungere Dunkerque e Sluis. Nei due scontri la squadra subì perdite, raggiungendo Dunkerque e Sluis con forse metà delle galee con cui era salpata⁶³.

Le truppe di Ambrogio, reclutate nel ducato di Milano e nei principati dell'Impero, arrivarono nelle Fiandre a luglio; le galee di Federico tardarono, arrivando a novembre. La stagione era troppo inoltrata per tentare l'impresa; bisognava aspettare la primavera successiva. Le perdite subite da Federico (non solo galee, ma anche truppe), la persistente ostilità dell'arciduca Alberto e la si-

60 GRAY, cit., p. 78.

61 DE GROOF, cit., pp. 327-328.

62 AGS, *Estado*, n. 2224. Lettera di Filippo III a Baltasar de Zuñiga, Escorial, 11 giugno 1602; RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., p. 79.

63 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, pp. 83-87; SEVERINO, «Ambrogio Spinola», cit., pp. 218-220; GRAY, cit., p. 78-80. La forza della squadra prevista nel piano era di 18 galee ma Francesco Marini, agente del duca di Mantova nei Paesi Bassi spagnoli, nell'aprile del 1602 scrisse che se Federico fosse arrivato dalla Spagna con le otto nuove galee al suo comando, «avrebbe potuto uscire fuori [...] con 14 o 15 galere assai ben in ordine»: ARCHIVIO DI STATO DI MANTOVA (d'ora in poi ASMN), *Archivio Gonzaga*, n. 575. Lettera di Francesco Marini, 12 aprile 1602.

tuazione politica dell'Inghilterra – dove la regina Elisabetta si approssimava alla fine –, avrebbero potuto imporre nuove valutazioni. Ma Filippo III, che non conosceva i passi negoziali fatti per conto dell'arciduca Alberto a Londra, confermò a Federico l'intenzione di procedere con l'impresa. La decisione del re impattò però contro l'ostruzionismo di Alberto, che sebbene non potesse opporsi apertamente ad un suo ordine, fece tutto ciò che gli era possibile per dilazionare l'inizio delle operazioni, a cominciare dalla requisizione dei rifornimenti destinati a Federico e Ambrogio, giustificata dalla necessità di foraggiare l'Armata delle Fiandre⁶⁴.

Nonostante l'ostilità dell'arciduca, all'approssimarsi della primavera Federico e Ambrogio intensificarono i preparativi per l'impresa, secondo il già collaudato schema che affidava al primo la cura delle forze navali e al secondo quella delle forze terrestri (con nuovi reclutamenti in Italia e Germania). Con l'inizio della buona stagione e l'intensificazione delle operazioni militari – che in inverno, tradizionalmente, languivano – Ambrogio e Federico misero le proprie forze a disposizione per l'assedio di Ostenda, in cui l'Armata delle Fiandre era impegnata da quasi due anni. In attesa che i preparativi per l'impresa inglese fossero ultimati, prendere Ostenda poteva essere un buon passo preliminare, oltre che lo strumento per non costringere all'inattività le galee e le truppe dei due fratelli. Sul mare Federico ricominciò ad effettuare azioni corsare contro il traffico anglo-olandese, allo scopo di interdire i rifornimenti verso la piazzaforte assediata, e incursioni razziatriche contro i litorali olandesi, utilizzando Sluis come base principale. Durante una di queste azioni, il 26 maggio 1603, affrontò una squadra olandese e, durante il combattimento, venne ferito mortalmente⁶⁵.

64 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., pp. 89-91; ASMN, *Archivio Gonzaga*, n. 575. Lettera di Vincenzo di Conte Guidi, 22 marzo 1603.

65 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., p. 91; SEVERINO, «Ambrogio Spinola», cit., pp. 229-230; GRAY, cit., pp. 81-83; STRADLING, cit., pp. 37-38; AGS, *Estado*, n. 1292. Lettera di Ambrogio Spinola, Milano, 4 giugno 1603; ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *Mediceo del Principato*, n. 5155, Lettera di Giovanni Medici, Ostenda, 28 maggio 1603. Un grazie a Luca Lo Basso per avermi fornito le fotocopie di questo documento e altri documenti che ho citato.

Conclusioni

Due mesi prima, il 24 marzo, era morta Elisabetta I: Giacomo I Stuart, già Re di Scozia, era il nuovo Re d'Inghilterra. Dopo la morte della regina le trattative anglo-spagnole si erano intensificate, allontanando la prospettiva dell'invasione. La morte di Federico ne determinò l'accantonamento definitivo. Ambrogio, erede universale del fratello, restò solo al comando dell'armata e delle forze navali⁶⁶, e divenne il nuovo protagonista della scena fiamminga, mettendo da parte gli attriti con Alberto e accordandosi con lui. L'intesa, siglata il 29 settembre 1603, impegnò Ambrogio a finanziare l'assedio di Ostenda, in cambio del comando generale dell'Armata della Fiandre (e delle forze navali, che già dopo la morte di Federico erano passate sotto la sua autorità)⁶⁷.

Ecco l'inizio della carriera di Ambrogio alla guida di quello che in quel momento era il più importante teatro bellico in cui erano impegnate le forze armate spagnole; un inizio che è strettamente legato alla figura di Federico, alla sua breve ed intensa carriera militare. Abbiamo osservato Federico in azione nel teatro di guerra mediterraneo e poi in quello, cruciale, fiammingo. Lo abbiamo visto come soggetto dalle molteplici iniziative, lo abbiamo visto proporre progetti figli di riflessioni operative e strategiche complesse e sostenuti da enormi disponibilità finanziarie. Abbiamo visto Ambrogio scendere in campo nella seconda parte della carriera di Federico, prima col progetto di *asiento* della squadra di galee di Napoli, poi con l'inserimento nell'impresa di Inghilterra. Ma i progetti di Federico erano i progetti dei fratelli Spinola, di Ambrogio e Federico. Federico era il braccio, era l'uomo che comandava sul campo, che viaggiava tra le Fiandre, Madrid e Genova per trattare. Era costantemente in primo piano: la cronaca, la storia evenemenziale non può che concentrarsi su di lui. Ma dietro a Federico c'era sempre il fratello. Ambrogio era il puntello intorno a cui l'azione di Federico si incardinava. Un puntello ben piantato su Genova, ma non statico, perché la crescente fortuna della carriera di Federico, a cui lui diede un contributo fondamentale, aprì spazi di manovra e opportunità per l'azione e le aspirazioni di entrambi i fratelli.

66 ARCHIVO HISTÓRICO DE LA CASA DUCAL DE ALBUQUERQUE CUÉLLAR, *Casa Ducal de Albuquerque, Los Balbases*. Testamento del S.r Don Federico Spinola; AGS, *Estado*, n. 622. Lettera dell'arciduca Alberto, 4 agosto 1603.

67 RETORTILLO ATIENZA, *Ambrosio Spínola*, cit., p. 95. Già in agosto l'arciduca palesò al re Filippo III di essere in difficoltà finanziarie tali da dipendere dal credito concessogli da Ambrogio: AGS, *Estado*, n. 622. Lettera dell'arciduca Alberto, Anversa, 4 agosto 1603.



H. C. Vroom, *Navi olandesi speronano galee spagnole al largo della costa inglese, 3 ottobre 1602* (Rijksmuseum Amsterdam – Public domain)

Due fratelli con talento militare, co-titolari di un'enorme fortuna, prodotto della convergenza delle eredità del padre Filippo e dello zio Agostino. I capitali da prestare alla Corona di Spagna, per finanziare i suoi sforzi militari, rappresentavano vettori privilegiati per la possibilità di affermazione del talento militare. I progetti presentati alla Corona con impegno a coprirne in costi, in toto o in parte, chiedendo in cambio il comando militare, generavano opportunità di carriera, aprivano la porta di accesso alla scala che conduceva alle più alte cariche di comando. Ma non era una condizione sufficiente, perché le opportunità andavano sfruttate, la scala andava percorsa attraverso il talento, la capacità di comando, la fortuna e la sagacia politica. Era però, senza alcun dubbio, una condizione che favoriva il talento, che dava al talento la possibilità di affermarsi. La carriera di Ambrogio e Federico si spiega attraverso l'azione sinergica di questi

fattori: denaro, talento militare, abilità politica e fortuna (nel suo duplice significato, positivo e negativo). Ogni progetto presentato da Federico e Ambrogio era anche finanziato da Federico e Ambrogio, e l'accordo di Ambrogio con l'arciduca Alberto del settembre 1603 fu militare ed economico: il comando dell'Armata delle Fiandre in cambio dell'impegno a sostenerne l'onere finanziario.

Fino al 1601 Federico ci mise il talento, affermandosi, costruendosi una reputazione all'interno del sistema militare spagnolo. Il comando generale, e indipendente dall'arciduca Alberto, dell'impresa d'Inghilterra, ottenuto nel 1601 rappresentò un salto di qualità reso possibile dal possesso di denaro, galee e talento militare, ma anche dall'aver alle spalle una figura politicamente influente come Ambrogio. I progetti di Federico ebbero una natura, e una direzione, bicefala, perfettamente coordinata: Ambrogio e Federico. Furono progetti figli di una simbiosi efficace, di successo, tra i due fratelli, che aprirono la strada alla carriera militare e politica di Ambrogio.

Avevo concluso l'introduzione di questo mio breve contributo sottolineando come la vicenda di Ambrogio e Federico Spinola si inserisca nel quadro di un consolidato, e ben definito, rapporto a doppio filo Spagna-Genova, un rapporto che passa attraverso la sfera militare e quella finanziaria. Quella di Ambrogio e Federico è una vicenda che riguarda entrambe le sfere. Riguarda la sfera militare, nella sua doppia dimensione navale e terrestre, e riguarda la sfera finanziaria. Ambrogio e Federico sono tanto militari genovesi al servizio della Spagna quanto prestatori di capitali alla Corona, «banchieri» per usare il termine comune. Investitori, fornitori di capitali, prestati per finanziare la loro impresa militare. «Impresa» che qui ha un doppio significato, di progetto, di piano strategico e militare, e di attività economica: un'attività economica correlata al progetto militare, finalizzata a fornire le risorse finanziarie per realizzare il progetto militare. I due fratelli riassumono in sé l'essenza del rapporto tra aristocrazia genovese e Spagna, nella sua doppia declinazione di servizio militare e di servizio finanziari, sono imprenditori militari a tutto tondo, nella duplice dimensione navale e terrestre⁶⁸: una dimensione che i due fratelli hanno incarnato agendo in coppia, «di conserva».

68 Sugli imprenditori militari rimando, per brevità, a: David PARROTT, *The business of war. Military enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge, Cambridge University Press, 2012.

BIBLIOGRAFIA E FONTI MANOSCRITTE

- ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *Mediceo del Principato*, n. 5155
- ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *Archivio Segreto* n. 1748
- *Diversorum Collegii e Senato*, Atti del Senato, n. 1563
 - *Notai Antichi*, n. 3464
- ARCHIVIO DI STATO DI MANTOVA, *Archivio Gonzaga*, n. 575
- ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, *Estado*, nn. 617, 621, 622, 1292, 2224
- ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME DE BRUXELLES, *Secrétairerie d'État et de Guerre*, n. 176
- ARCHIVO HISTÓRICO DE LA CASA DUCAL DE ALBURQUERQUE CUÉLLAR, *Casa Ducal de Albuquerque, Los Balbases*. Testamento del S.r Don Federico Spinola
- CASONI, Filippo, *Vita del marchese Ambrogio Spinola, l'espugnatore delle piazze*, Genova, A. Casamara, 1691
- BANCHERO, Giuseppe, *Genova e le due Riviere*, Genova, Luigi Pellas Editore, 1846
- BARBERO, Alessandro, *Lepanto: la battaglia dei tre imperi*, Roma-Bari, Laterza, 2010
- BONO, Salvatore, *I corsari barbareschi*, Torino, Eri, 1964
- *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1993
 - *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia, Morlacchi, 2005
 - *Guerre corsare nel Mediterraneo: una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019
- BORGHESI, Vilma, «Il Magistrato delle galee (1559-1607)», in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, vol. II, Genova, Centro studi per la storia della tecnica in Italia del Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1973, pp. 189-223
- *Vita del principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta*, Genova, Compagnia dei Librai, 1997
- BRAUDEL, Fernand, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2011
- CANDIANI, Guido, «Vele, remi e cannoni: l'impiego congiunto di navi, galee e galeazze nella flotta veneziana, 1572-1718», in Id. e Luca LO BASSO (cur.) *Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX)*, Milano, Angeli, 2010, pp. 116-162
- CERINO BADONE, Giovanni, «La cultura della guerra. Sapere teorico e sapere empirico nel mondo militare del XVII secolo», *Società e Storia*, 136 (2012), pp. 277-298
- CORBETT, Julian S., *Alcuni principi di strategia marittima*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1995 (ed. or.: *Some Principles of Maritime Strategy*, London, Longmans, Green & Co., 1911)

- DE GROOF, Louvain Bart, «Entre la Méditerranée et la Mer du Nord: les projets navals des frères Spinola au cours de la dernière décennie du XVI^e siècle», in Ernest BELENGUER CEBRIÀ (cur.), *Felipe II y el Mediterráneo*, IV, Madrid, Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V, 1999, pp. 319-330
- ELIAS, Norbert, *Marinaio e gentiluomo. La genesi della professione navale*, Bologna, Il Mulino, 2010
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Armada española. Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, Vol. III, Madrid: Museo naval de Madrid, 1972
- GELABERT, Juan Eloy, «Los Spinola en Flandes al servicio de Felipe III (1598-1607)» in Simonetta CAVACIOCCHI, *La famiglia nell'economia europea, secoli XIII-XVIII*, Firenze, Firenze University Press, 2009, pp. 481-495
- GLETE, Jan, *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010
- GRAY, Randal, «Spinola's galleys in the Narrow Seas, 1599-1603», *The Mariner's Mirror*, 64 (1978), p. 72
- HEERS, Jacques, *I barbareschi. Corsari del Mediterraneo*, Roma, Salerno, 2003
- *Genova nel '400. Civiltà mediterranea, grande capitalismo e capitalismo popolare*, Milano, Jaca Book, 1991
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel et alii (cur.), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, Genova, Società ligure di storia patria, 2011
- LENCI, Marco, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci, 2006
- LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo d'età moderna*, Milano, Selene, 2003
- «Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)», in Rosaria CANCELILA (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Vol. II, Palermo, Associazione Mediterranea, 2007, pp. 397-428
- «Una difficile esistenza. Il duca di Tursi, gli asientos di galee e la squadra di Genova tra guerra navale, finanza e intrighi politici (1635-1643)», in HERRERO SÁNCHEZ et alii (cur.) *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, Vol. II, Genova, Società ligure di storia patria, 2011, pp. 819-846
- MARTIN Colin, PARKER, Geoffrey, *The Spanish Armada*, London, Hamish Hamilton, 1988
- MATTINGLY, Garrett, *L'Invincibile Armada*, Torino, Einaudi, 1967
- PACINI, Arturo, *I presupposti politici del "secolo dei Genovesi": la riforma del 1528*, Genova, Società ligure di storia patria, 1990
- *La Genova di Andrea Doria nell'impero di Carlo V*, Firenze, Olschki, 1999;
- *Desde Rosas a Gaeta. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, Angeli, 2013

- «Le marine italiane», in Paola BIANCHI e Piero DEL NEGRO (cur.), *Guerre ed eserciti dell'età moderna*, Bologna, Il Mulino, 2018, pp. 297-298
- PARKER, Geoffrey, *La rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente*, Bologna, Il Mulino, 1999
- *The Army of Flanders and the Spanish Road 1567-1659*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004
- PELLEGRINI, Marco, *Guerra Santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Bologna, Il Mulino, 2015
- RETORTILLO ATIENZA, Asunción, *Ambrosio Spínola, de Gènova a Ostende (1569-1604)*, Madrid, Ministerio de Defensa, 2017
- «Federico Spínola, un capitán de verdad», *Desperata Ferro*, 34 (2018), pp. 62-65
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio, *Ambrosio Spinola, primer marqués de Los Balbases*, Madrid, Fortane, 1904
- SEVERINO, Marco, «Ambrogio Spinola: il generale ed il suo tempo», in *Studi storico-militari 2000*, Roma, USSME, 2002, pp. 209-382
- SIRAGO, Maria, *La flotta napoletana nel contesto mediterraneo (1503-1707)*, Ogliastro Cilento, Licosà, 2018
- STAGNO, Laura, *Giovanni Andrea Doria (1540-1606): immagini, committenze artistiche, rapporti politici e culturali tra Genova e la Spagna*, Genova, Genova University Press, 2018
- STRADLING, Robert A., *La Armada de Flandes, política naval española y guerra europea 1568-1668*, Madrid, Cátedra, 1992
- VACA DE OSMA, José Antonio, *Don Juan de Austria*, Pozuelo de Alarcón (Madrid), Espasa, 2004
- WILLIAMS, Phillip, *Empire ad Holy War in the Mediterranean. The galley and maritime conflict between the Habsburgs ad Ottomans*, London, I.B. Tauris, 2015

*La poliedrica morfologia
di un sistema difensivo costiero*

Il caso del Golfo di Diano di fronte ai Barbareschi
(secc. XVI-XVIII)

di FILIPPO ASTORI

ABSTRACT – The militarization of the Italian and Spanish coasts is certainly the most studied form of defense among those used in the Mediterranean, during the Early modern age, to counter the predatory activity carried out by the Barbary corsairs to the detriment of the maritime communities. However, the morphology of the fortifications built in the Gulf of Diano, a stretch of the western Ligurian Riviera placed under the control of the Genoa's Republic, allows us to highlight and prove some recent acquisitions made by historians on that theme. Firstly, how the specific environmental and anthropic conditions could push the defensive systems not only to a linear, punctiform and flattened on the coast shape, as has been said for a long time, but also to a relatively deeper, dense, and extended towards the nearby inland one. Secondly the reconsideration of the exclusively land perspective through which historiography has always read the militarization of the coasts in response to the Barbarian privateering. In fact, alongside the control and defense's dimension of litoral areas and coastal populations, there was in a synergistic and complementary position also the direct protection provided by the fortifications to merchant shipping. This is because from the last decades of the XVIth century the corsairs directed their activity less and less against the demographic heritage of the coastal hamlets, and more and more towards the maritime operators active along the Mediterranean routes.

KEYWORDS. – GOLFO DIANESE, REPUBLIC OF GENOA, BARBARY CORSAIRS, FORTIFICATIONS, MULTIFACETED DEFENCE, EARLY MODERN AGE

Introduzione

Folgoranti campagne, grandiose e decisive battaglie, brillanti uomini d'arme capaci con il loro genio di plasmare entrambe: sono questi gli aspetti della guerra che la storiografia ha narrato e celebrato per lungo tempo. Porzioni del passato talmente «roventi», talmente intrise delle modalità con cui i contem-

poranei le videro, sentirono e descrissero «al ritmo della loro vita, breve come la nostra», che Fernand Braudel non ebbe timore nel definirle le «più appassionanti» del divenire storico¹. Non per nulla questi tratti così «ricchi di umanità» perché emissari delle «collere, dei sogni e delle illusioni» degli antichi, catturano ancora oggi l'interesse e plasmano l'immaginario di un gran numero di persone che bazzicano la storia per diletto o comunque in maniera amatoriale. Tuttavia, grazie alla lezione della prima e della seconda generazione di studiosi legati alla rivista francese degli *Annales*, chi oggi svolge professionalmente ricerca storica è ben consapevole che sotto queste «brevi, rapide e nervose [...] agitazioni di superficie» del grande e profondo mare del tempo passato, esiste una storia «secondo la dimensione non dell'individuo, ma dell'uomo» altrettanto affascinante da studiare, analizzare e interpretare². Esiste cioè un intreccio di legami e relazioni da cui è possibile far emergere e leggere le trasformazioni a volte rapide, ma più spesso lente, che interessarono le società coinvolte nella trama delle contese fra Stati. Una trama che certamente si compose di uomini illustri e grandi battaglie, ma la quotidianità della guerra – al pari di oggi – prevedeva anche, e soprattutto, piccoli scontri a bassa intensità e avvenimenti a carattere puramente locale³. Nelle aree di contatto e attrito fra i contendenti, se il contesto era terrigeno, avvenivano difatti scaramucce fra pattuglie o azioni di guerriglia, se l'ambito era marittimo, invece, questo tipo di conflittualità assumeva l'aspetto della guerra di corsa. Essa consisteva nella cattura in mare di bastimenti appartenenti al nemico – generalmente di carattere commerciale – o nell'incursione a scopo di razzia contro i piccoli borghi costieri di quest'ultimo, ma sempre mediante l'utilizzo dello strumento navale. Una serie di pratiche, queste ultime, molto complesse da contrastare perché, oltre a possedere un'intrinseca imprevedibilità, si svolgevano anche in un ambiente, il mare, caratterizzato da grandi spazi aperti e quindi da limitate capacità di controllo. Inoltre, modi e caratteristiche potrebbero far percepire tali attività come banditesche, e tuttavia queste non avevano nulla d'illegale perché chi le praticava non era un pirata

1 Cit. Fernand BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2010, pp. XXVII-XXVIII.

2 Per una breve ma efficace presentazione del cambiamento metodologico prodotto dalla “scuola” degli «Annales» all'interno della disciplina storica: Peter BURKE, *Una rivoluzione storiografica. La scuola delle «Annales» 1929-1989*, Roma-Bari, Editori Laterza, 1997.

3 Già un decano della storia sociale come Braudel aveva ravvisato che i conflitti tra Stati si compongono di «guerre a “ripiani” differenti». Tuttavia, nella sua interpretazione, le forme secondarie di scontro non interagivano in maniera dinamica con le prime, non coesistevano, ma si ponevano in maniera antitetica rispetto a esse: le sostituivano cioè nei momenti di preparazione tra una grande operazione e l'altra. Cfr. BRAUDEL, cit., pp. 888-89 e 947-48.

bensì un corsaro: un soggetto legittimato cioè nella sua azione predatrice da un formale documento scritto e perciò legalmente riconosciuto anche dall'avversario benché, ovviamente, da lui osteggiato⁴.

Ora, se è facilmente intuibile che qualsiasi conflitto sia portatore di conseguenze sociali, economiche, culturali e istituzionali, meno immediato è il fatto che questi cambiamenti possano derivare anche da tali forme di belligeranza collocate «sotto l'orizzonte militare» delle grandi operazioni. Eppure, peregrinando lungo i litorali della penisola italiana, spesso si ha la possibilità di scorgere tra le vecchie abitazioni di qualche caratteristico borgo marittimo o, in alternativa, sulle alture prospicienti qualche ricercata località balneare, le tracce di quel complesso sistema difensivo che in antico regime fu realizzato proprio per contrastare l'incessante attività corsara portata avanti dalle Reggenze barbaresche di Algeri, Tunisi e Tripoli⁵. Incessante perché dopo la sua gestazione tardo-quattrocento-

4 Nei mari del mondo, oggi, non è rimasta nessuna traccia di questa forma di guerriglia marittima. A sancirne il rapido declino fu la *Dichiarazione sul diritto marittimo europeo in tempo di guerra* sottoscritta nel 1856 a margine del Congresso di Parigi. Al termine della Guerra di Crimea, infatti, le potenze intervenute agli accordi di pace convennero che la guerra di corsa dovesse essere abolita in via permanente perché a causa del suo impiego come strumento di offesa nei momenti di belligeranza, il diritto marittimo era stato «per lungo tempo oggetto di contestazioni incresciose» e divergenze d'opinione tali da «far nascere serie difficoltà ed anche conflitti [...] tra i neutrali e i belligeranti». Cfr. «Dichiarazione sul diritto marittimo europeo in tempo di guerra (1856)», *Università degli Studi di Padova - Centro di Ateneo per i Diritti Umani "Antonio Papisca"*, online.

5 L'attività corsara barbaresca, con le sue ricadute sulle coste europee, è un qualcosa di ben noto alla scienza storiografica sin dai suoi esordi ottocenteschi. Tuttavia è solo dal 1949, con la sua inclusione all'interno della più ampia disamina effettuata da Braudel intorno al mondo mediterraneo cinquecentesco nel già citato *Civiltà e imperi*, che tale fenomeno è stato progressivamente approfondito. In ambito italiano, in particolare, tra i primi ad analizzarla furono Alberto Tenenti e Salvatore Bono. Vd. A. TENENTI, *I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento*, ESI, Napoli, 1960; ID., *Venezia e i corsari: 1580-1615*, Bari, Laterza, 1961; S. BONO, *I corsari barbareschi*, Torino, ERI, 1964. In tempi più recenti, è stata poi impiegata soprattutto all'interno degli studi incentrati sulle pratiche di sicurezza e sulle forme di controllo del territorio in Età moderna, o come elemento di precisazione del ruolo strategico giocato dalla penisola italiana all'interno dell'azione politico-militare di Carlo V e Filippo II d'Asburgo nel teatro mediterraneo. Vd. Emiliano BERI, «Per la difesa delle 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*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2018, pp. 161-178; Rosaria CANCELILA, «Introduzione. Il Mediterraneo assediato», in Rosaria CANCELILA (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Palermo, Quaderni – Mediterranea. Ricerche storiche, 2007, pp. 7-66; Marco PELLEGRINI, *Guerra santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Bologna, Il Mulino, 2015; Gen-

tesca, e il suo pieno sviluppo cinquecentesco come evento collaterale al grande scontro che per tutto il secolo oppose Impero ispano-asburgico e Impero ottomano, divenne un fenomeno endemico e caratterizzante del mondo mediterraneo. Un qualcosa capace, cioè, di modificare e riplasmare la mentalità e le forme del quotidiano vivere delle società che ne furono interessate. Sino ai primi decenni della Restaurazione, infatti, seppur con un'intensità variabile:

«la sua presenza, invasiva e permanente, fu in grado di influenzare i traffici commerciali, le relazioni internazionali, la politica navale e marittima, l'organizzazione militare, le pratiche armatoriali, assicurative, cantieristiche e di navigazione – e in alcuni casi anche la geografia di popolamento ed economica – delle realtà mediterranee, e delle realtà che frequentarono il Mediterraneo»⁶.

Ecco quindi spiegata la ragione per cui tra la caleidoscopica pluralità di forme di reazione e adattamento alla lunga durata della corsa barbaresca rientra quella citata pocanzi, ovvero la costruzione lungo i litorali italiani e spagnoli di quelle opere che la vulgata comune definisce erroneamente «torri saracene»⁷. Un'impresione terminologica certamente perdonabile; e tuttavia, non è l'unica convinzione stereotipata che questo colossale processo di trasformazione del paesaggio costiero si porta dietro. In ambito storiografico, infatti, è ampiamente diffusa anche la propensione a considerare i sistemi difensivi costruiti con finalità antibarbaresche come lineari, ossia schiacciati lungo la linea di costa e funzionalmente limitati ad essa. Innanzitutto perché negli studi condotti intorno alla loro configurazione spaziale, per lungo tempo, sono state incluse solamente quelle opere a carattere strettamente militare, come le torri appunto, ma non tutta quella serie di edifici civili che in caso di necessità potevano concorrere alla difesa delle diverse comunità perché opportunamente modificati in tal senso⁸.

naro VARRIALE, *Arrivano li Turchi. Guerra navale e spionaggio nel Mediterraneo (1532-1582)*, Novi Ligure, Città del silenzio edizioni, 2014.

- 6 Cit. BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca (XVII-XVIII secolo)», *Progressus*, 7, 1 (2020), p. 121.
- 7 «Saraceni», infatti, è l'appellativo attraverso il quale nel Medioevo gli europei designavano le popolazioni di fede islamica stanziata nell'attuale Maghreb. Chi sperimentò la guerra corsara delle Reggenze nordafricane utilizzò sempre, invece, i termini «turco» e «barbaresco» per riferirsi a tutto ciò che ad essa poteva essere connesso. Cfr. BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019, p. 179.
- 8 Un profondo conoscitore della corsa barbaresca come Salvatore Bono, per esempio, ancora in un lavoro recente insiste nel proporre una spiegazione delle forme di difesa dai corsari magrebini incentrata esclusivamente sulla fortificazione dei grandi centri urbani e, per le aree rurali, sul connubio torri di difesa-torri di avvistamento, anche a diversi anni di distanza dai primi

A dare forma a tale erronea convinzione ha, poi, contribuito anche una valutazione cronicamente deficitaria della capacità di protezione offerta dalle sopradette difese “tradizionali” ai bastimenti in navigazione al di fuori dei circoscritti specchi acquei guardati dalle loro artiglierie. Due carenze interpretative emerse grazie alle più recenti indagini storiografiche condotte attorno all’ampia tematica della militarizzazione delle coste italiane durante i primi secoli dell’età moderna, ed in particolare per quelle liguri⁹. Nel Dominio di Terraferma dell’antica Repubblica di Genova, infatti, larghi tratti di litorale – come nel caso del Golfo di Dianò che sarà illustrato di seguito – sfuggono all’interpretazione classica fornita dal paradigma della linearità, perché presentano un’organizzazione sul territorio ben più articolata ed estesa in profondità, verso il primo entroterra, ma anche una capacità operativa in grado di proiettarsi in direzione del mare aperto nonostante la loro indubbia staticità. Prima di affrontare nel dettaglio queste tematiche è utile, tuttavia, tracciare un quadro essenziale della corsa barbaresca, delle motivazioni e del percorso che la portò ad essere un serio problema di sicurezza, e per il territorio europeo e per le forme di trasporto marittimo, assumendo come osservatorio privilegiato la Liguria di antico regime e la sua Riviera di ponente.

studi. Cfr. BONO, *I corsari barbareschi*, cit., pp. 194-198; ID., *Guerre corsare nel Mediterraneo*, cit., pp. 178-188. Impostazione che si può tuttavia ritrovare anche in: CANCELILA, «Introduzione. Il Mediterraneo assediato», cit.; Valentina FAVARÒ, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, Palermo, Quaderni – Mediterranea. Ricerche storiche, 2009, pp.31-70; Marco LENCI, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci editore, 2006, pp. 87-90.

- 9 Mi riferisco, soprattutto, agli studi condotti da Emiliano Beri, e in particolare ai lavori: «Contro i corsari barbareschi. Una guerra permanente nel Mediterraneo d’età moderna», in AA.VV., *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870*, Ragusa, Edizioni di storia e studi sociali, 2019, pp. 222-246; «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione», cit.; «Génova y su frontera marítima entre los siglos XVI y XVIII: defensa y control», in V. FAVARÒ, M. MERLUZZI e G. SABATINI (eds.), *Fronteras: Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2016, pp. 341-352; «Proteggere il commercio e difendere il Dominio: il Golfo della Spezia nella politica militare e marittima della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)», *Nuova Antologia Militare*, 1, 3 (2020), pp. 3-26.

Il Ponente ligure di fronte alla corsa barbaresca (XVI secolo)

Agli albori dell'età moderna il corseggiare era una forma di conflittualità già «vecchia quanto la storia»¹⁰. Nel Mediterraneo politicamente parcellizzato del secondo Medioevo, infatti, era stata la modalità prevalente con cui genovesi, veneziani, pisani e catalano-aragonesi si erano affrontati per acquisire il controllo militare delle principali vie del commercio marittimo. Non solo, tra XIII e XV secolo fu anche uno strumento che permise a molti esuli politici, banditi da quelle realtà, di continuare le rispettive lotte di fazione ponendosi al servizio delle potenze in conflitto con la città natale, divenendo così un mezzo attraverso cui giungere ad una rivalsa sulla parte avversa¹¹. Pertanto, all'interno delle grandi contrapposizioni tra potenze marittime in espansione, non mancarono certamente i grandi scontri navali – basti pensare alla battaglia della Meloria o a quella di Curzola – ma l'«andare in corso» s'inscrisse perfettamente nella concezione medievale della guerra, dove attività come il saccheggio, la rapina e la scorreria la facevano da padrone. Questo perché la logica sottesa a ogni disputa era di costringere l'avversario a cedere di fronte alle proprie pretese, evitando però il più possibile il dover mettere in campo una grande e costosa forza militare. In primo luogo perché il numero degli specialisti della guerra, come le risorse economiche per assoldarli e mantenerli in campagna, finanche per un ridotto periodo di tempo, erano generalmente limitate. Secondariamente era scarsa anche la propensione a impegnarsi in situazioni che potessero comportare un'elevata probabilità di subire ingenti perdite, materiali e umane, giacché non sarebbe stato semplice ricostruirle velocemente dopo una disfatta. Il corseggiare, invece, permetteva non soltanto di risparmiare risorse finanziarie, bensì anche di procurarsene periodicamente a danno dell'avversario, ricavando un profitto già dalla sola attività militare, sia a livello istituzionale che privato, a prescindere dal guadagno politico-economico derivante dalla vittoria finale nel conflitto¹².

Quando nell'estate del 1508 il turco-barbaresco Kurtoğlu Muslihiddin Reis – Curtogoli nella vulgata italiana – compì i primi raid contro i domini posti sotto la signoria del Comune di Genova, le comunità rivierasche liguri erano, dunque, già ben conscie di quelle che potevano essere le ripercussioni dovute all'attività

10 Cit. BRAUDEL, cit., p. 920.

11 Cfr. Jacques HEERS, *I Barbareschi. Corsari del Mediterraneo*, Roma, Salerno Editrice, 2003, pp. 25-67.

12 Vd. Aldo A. SETTIA, *Rapine, assedi, battaglie. La guerra nel Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 2002.

di un corsaro¹³. Da quel momento, tuttavia, dovettero adattarsi velocemente alla nuova dimensione che l'andare in corso prese ad assumere a causa del concomitante mutamento del quadro geopolitico dell'area mediterranea. Completato, infatti, il processo di *Reconquista* della Penisola iberica, la Monarchia spagnola aveva rivolto gli ideali della *crusada* oltre Gibilterra con l'intento di continuare a "risarcire" la Cristianità dei successi che gli Ottomani, dopo la conquista di Costantinopoli, seguitavano a ottenere nei Balcani. Negli anni a cavallo tra XV e XVI secolo, approfittando del profondo stato di disgregazione politica e militare in cui versava, furono dunque occupate dagli spagnoli numerose città lungo la costa del Maghreb¹⁴. Il controllo di questi *presidios* si rivelò, tuttavia, immediatamente difficoltoso per i nuovi dominatori, sia per il forte malcontento delle élite locali sottomesse, sia per la resistenza delle città rimaste libere, in particolare per iniziativa degli esuli andalusi giunti in Nord Africa durante il collasso del Sultanato di Granada. Per liberarsi delle guarnigioni spagnole entrambe queste categorie sociali attirarono, poi, in Barberia anche diversi sudditi ottomani: principalmente corsari operanti da tempo, e con notevoli successi, nel Mediterraneo orientale. Attraverso queste figure prese però avvio quell'ingerenza del Sultano di Istanbul negli affari maghrebini che avrebbe condotto alla nascita delle Reggenze barbaresche. Abilmente supportati e protetti dalla Porta, personaggi come Khayr al-Dīn «Barbarossa» riuscirono difatti nel giro di pochi decenni ad allontanare gli spagnoli da buona parte dei centri occupati, ma anziché restaurare al potere le vecchie élite locali che avevano richiesto il loro salvifico intervento, trasformarono quelle città in loro domini esclusivi, subordinati all'alta autorità del Sultano turco. Ciononostante, questo rivolgimento della leadership politica non fu mal visto dalla maggioranza della popolazione maghrebina, perché i capi corsari riuscirono abilmente a far valere sia la loro comune appartenenza all'umma islamica, sia i vantaggi che il continuo flusso di ricchezze prodotto dalla loro attività predatoria stava portando a tutti i ceti sociali. Un'attività, tra l'altro, che non sarebbe cessata nel giro di poco tempo, perché divenuta via via sempre più funzionale al Divano ottomano nella sua contesa

13 Tra queste prime scorrerie ve n'è una compiuta, tra l'altro, a danno del territorio del Golfo di Diano. Cfr. Giorgio FEDOZZI, *Corsari e pirati in Liguria. Le scorrerie dei predoni turchi e barbareschi, i saccheggi, le deportazioni, la schiavitù e i riscatti*, Dominici editore, Imperia, 1998, p. 13.

14 Cfr. Federico CRESTI, «Il Maghreb centrale agli inizi del XVI secolo: strutture politiche, economie urbane e territorio nella Descrizione dell'Africa di Giovanni Leone Africano», *Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell'Istituto Italo-Africano*, 2, 53 (1998), pp. 218-238.

con la Monarchia ispano-asburgica per il controllo del Mediterraneo occidentale, sia per la sua preziosa azione di logoramento economico e morale del nemico, sia per il suo fondamentale apporto in termini di potere navale.

Nei trent'anni successivi alle incursioni compiute da Curtogoli, mentre i litorali andalusi, catalani, dell'Italia centro-meridionale e delle isole maggiori venivano colpiti sempre più di frequente dai barbareschi, quelli liguri conobbero solamente un numero limitato di aggressioni. Il Dominio di Terraferma di quella che si apprestava a diventare la Repubblica di Genova, infatti, era ancora difficilmente raggiungibile dai corsari nordafricani, essendo il punto più distante dalle loro basi in tutto il Mediterraneo occidentale¹⁵. Solo con l'inizio della formale cooperazione militare tra regno di Francia, Impero ottomano e barbareschi, la presenza di questi ultimi nel Mar Ligure si fece sistematica, perché per effetto di tale accordo poterono accedere liberamente ai porti della Provenza, ricavarvi ogni sorta di rifornimento e ristoro, implementando così la loro autonomia operativa e, di conseguenza, il loro raggio d'azione. Prova ne è che, durante l'estate del 1543, le componenti corsare delle flotta turca impegnata nell'assedio della città di Nizza congiuntamente alle forze francesi, partirono da quelle nuove basi per compiere numerose incursioni contro località dell'estremo ponente ligure (Sanremo, Vallecrosia, Vallebona, Bordighera, Ospedaletti, Seborga, solo per citarne alcune)¹⁶. Questi, tuttavia, erano solamente i prodromi della nuova e più intensa stagione che attendeva le località rivierasche della Repubblica di Genova. All'inizio dell'estate 1545, infatti, una nutrita squadra di vascelli maghrebini, dopo aver preso d'assalto i possedimenti genovesi intorno a Capo corso e saccheggiato l'isola di Capraia, si rivolse contro Monterosso, Corniglia e Manarola nella Riviera ligure di Levante. L'anno successivo, invece, fu quella di Ponente a essere messa al sacco, con gli abitati di Laigueglia, San Lorenzo e nuovamente Santo Stefano costretti a patire gli attacchi più violenti. Dopo un breve periodo d'interruzione, dovuto a un fisiologico adattamento a uomini e personalità di governo nuove in seguito alla scomparsa di due tra i più importanti, sin lì, protagonisti del grande conflitto mediterraneo – Francesco I di Francia e il Barbarossa – questa escalation di attacchi riprese con ancor maggior vigore per iniziativa dell'astro nascente del *milieu* barbaresco: Dragut¹⁷. Sotto la sua dire-

15 In quegli anni si registrano solo le incursioni compiute contro Recco e Andora (1531), un fallito sbarco a Marola (1535) e altri due vittoriosi raid contro Albenga e Santo Stefano (1538). Cfr. FEDOZZI, *Corsari e pirati in Liguria*, cit., pp. 21-24.

16 Cfr. Nilo CALVINI, Aldo SARCHI, *Corsari, sbarchi e fortificazioni nell'estremo ponente ligure*, Sanremo, Edizioni Casabianca, 1980, pp. 76-91.

17 Cfr. BRAUDEL, cit., pp. 965-82; PELLEGRINI, cit., pp. 348-369.

zione, infatti, nugoli di bastimenti corsari presero a incrociare con sistematicità nel Mar Ligure, predando navi e borghi costieri tra cui: Rapallo e San Fruttuoso ('49), Riva ('51), Ospedaletti e le sue ville interne ('55), Bergeggi e ancora San Lorenzo ('56). La primavera-estate del 1557 fu, poi, particolarmente gravida di avvenimenti giacché subirono attacchi Pietrabruna e Varigotti, Recco e Riva per la seconda volta, la zona di Santo Stefano per la terza, mentre fallì un assalto al borgo di Ceruo, situato nel Golfo Dianese. D'altronde, a favorire ulteriormente le operazioni dei barbareschi, era intervenuta frattanto anche l'occupazione franco-ottomana della Corsica, la cui fine, sancita dagli accordi di Cateau-Cambresis, non portò, tuttavia, nessun tangibile sollievo per le Riviere di Genova. Gli anni '60 del Cinquecento, infatti, furono quelli in cui gli attacchi barbareschi raggiunsero il loro culmine. Nel 1560 dopo Voltri, Cogoleto e Bonassola, furono Lingueglietta, Civezza e Cipressa, situate nell'entroterra di San Lorenzo, a essere devastate. Nel 1561 toccò a Taggia e ai borghi retrostanti (Castellaro, Pompeina, Boscomare e Pietrabruna), l'anno successivo, invece, ad alcuni villaggi della val Prino, a conferma dell'attitudine dei corsari a dirigersi anche verso i centri abitati del primo entroterra, e non solamente contro quelli ubicati lungo la costa. Poi, fu la volta di Bordighera ('63), Moneglia e Lavagna ('64), Borghetto, Vallebona e nuovamente Bordighera ('65), Bussana ('66) e Pietra ('68).

A quel tempo ormai, nella maggior parte delle località rivierasche liguri, stavano comunque giungendo a compimento molte delle strutture fortificate messe in cantiere nei due decenni precedenti per contrastare le scorrerie dei turco-barbareschi¹⁸. E questo determinò un repentino declino del numero delle incursioni condotte a terra dai corsari, tanto è vero che nei trent'anni successivi si registrarono solamente le aggressioni ai borghi di Sori ('84), Pra' ('88) e Ospedaletti ('98). A rafforzare questa tendenza intervenne anche l'instaurarsi di una pace di fatto tra Istanbul e la Spagna di Filippo II negli anni immediatamente successivi alla battaglia di Lepanto (1571) e alla riconquista turca di Tunisi (1574). Sempre più impegnata a fronteggiare i ribelli protestanti nelle Fiandre, e provata nelle finanze per l'alto numero di guerre aperte, la Monarchia spagnola rinunciò, infatti, dopo quegli eventi, a contendere il Nord Africa agli ottomani, che raggiunto il loro obiettivo, si rivolsero quindi verso la Persia, il Caucaso e l'oceano Indiano. Sotto il complesso di motivazioni politiche e ideologiche che avevano guidato lo scontro tra i due imperi, il sistema economico delle Reggenze barbaresche era andato tuttavia strutturandosi attorno all'andare in corso. Per i notabili maghrebini s'impose, dunque, in quei frangenti, la necessità di trova-

18 Cfr. FEDOZZI, *Corsari e pirati in Liguria*, cit., pp. 103-104.

re una soluzione per proseguire tale attività e non rinunciare così alla principale fonte di reddito che alimentava le finanze dei governatorati e quelle della stragrande maggioranza della locale popolazione¹⁹. E l'instabilità politico-istituzionale che portò Algeri, Tunisi e Tripoli, tra la fine del XVI secolo e gli inizi del XVII, a trasformarsi da province ottomane a realtà statuali di fatto indipendenti fu la risultante di tale bisogno. Grazie a questa evoluzione politico-istituzionale, infatti, per altri due secoli esse poterono portare avanti, ciascuna in modo indipendente, una politica estera in grado di garantire loro la possibilità di corseggiare sia contro gli avversari di turno della Porta – perché rimasero pur sempre entità nominalmente vassalle del sultano ottomano – sia contro i loro specifici nemici²⁰.

La fortificazione del litorale dianese

Per la Repubblica di Genova il biennio 1543-44 segnò, come visto, l'inizio di una nuova fase delle aggressioni condotte dai Barbareschi a danno dei suoi domini di terraferma e del naviglio transitante nel mar Ligure. Una fase ben più cruenta e drammatica rispetto a quella che aveva caratterizzato il quarantennio precedente. D'altronde, durante quelle due estati, i rais corsari avevano avuto modo di verificare sul campo quanto i litorali liguri fossero impreparati a contrastare i loro attacchi. Una condizione che non può, però, essere addebitata a un ipotetico disinteresse nutrito dalle autorità centrali genovesi per le comunità periferiche, come a lungo è stato sostenuto. Fino a quel momento, e non solo a Genova, si era valutata quale prioritaria la difesa delle grandi città prossime al mare, non solo perché queste nella maggioranza dei casi erano importanti centri amministrativi e decisionali, ma anche perché per i turco-barbareschi sarebbero potute diventare delle importanti teste di ponte per ben più consistenti conquiste territoriali. Sin dai primi decenni del XVI secolo la maggior parte degli interventi si era di conseguenza concentrata in esse, concretizzandosi in rilevanti lavori di ammodernamento e rafforzamento delle cinte murarie già esistenti²¹. Certo è che Genova, poco sollecitata dall'attività predatoria barbaresca rispetto al Sud Italia spagnolo, si era lasciata fin lì scivolare in uno stato neghittoso

19 Cfr. BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo*, cit., pp. 189-212.

20 Cfr. Robert MANTRAN (cur.), *Storia dell'Impero ottomano*, Lecce, Argo Editrice, 1999, pp. 438-454.

21 È il caso di Roma, Palermo, Catania, Lecce e della stessa Genova, solo per citare alcuni esempi. Cfr. BONO, *I corsari barbareschi*, cit., p. 194; LENCI, *Corsari*, cit., p. 87; FAVARO, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, cit., pp. 38-60.

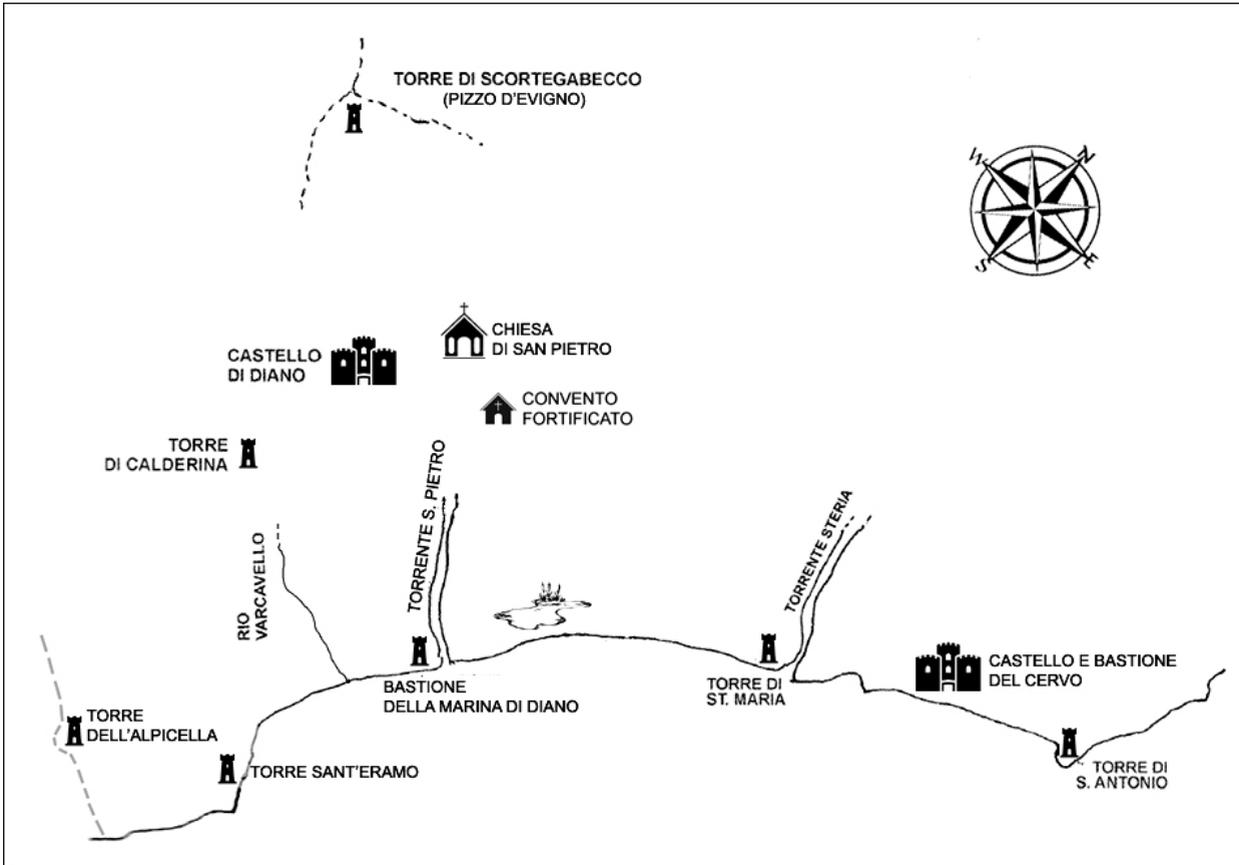


Fig 1 – Dislocazione delle difese antibarbaresche nel Golfo di Diano

e poco incline a recepire che questa si indirizzava contro i grandi centri urbani solo occasionalmente, prediligendo invece i piccoli agglomerati costieri. Fu solo con le due crociere che il Barbarossa compì nel mare di casa della Superba, e le collaterali aggressioni delle componenti nordafricane della sua flotta, che per il ceto di governo genovese divenne evidente, e urgente, la necessità di allestire un sistema in grado di sorvegliare e proteggere centinaia di chilometri di coste. Nella seconda metà degli anni Quaranta del Cinquecento, in sintonia con la più ampia dinamica ligure, si cominciò così a valutare anche per il Golfo di Diano quali fossero gli interventi da mettere in campo per garantire alla locale popolazione una maggiore protezione dalla minaccia barbaresca.

Ubicato nella Riviera ligure di Ponente, questo tratto di territorio si contraddistingue, oggi come ieri, per la forma vagamente triangolare avente come base l'insenatura delimitata dal Capo Berta a ponente e dal Capo Cervo a levante,

e come vertice settentrionale il Pizzo d'Evigno: un'elegante formazione montuosa a circa 990 metri sul livello del mare. Dal punto di vista orografico questo anfiteatro naturale si caratterizza, poi, per la presenza di due bacini idrografici: quello del torrente San Pietro, le cui sorgenti si situano alle pendici del sopradetto monte, e quello del torrente Steria, che si origina invece dal secondo rilievo del comprensorio, il Monte Ceresa. Sottoposto all'alta giurisdizione del Comune di Genova sin dagli inizi del Duecento, questo spazio geografico era suddiviso al tempo della corsa barbaresca in due unità amministrative: la podesteria facente capo al borgo del Castello di Diano, e quella riferita al Castello del Cervo²². La prima occupava tutta la valle del torrente San Pietro – detta «Dianese» – oltre alla metà superiore di quella percorsa dallo Steria, mentre la seconda podesteria interessava, invece, solo la parte inferiore di quest'ultima. Fu dunque naturale che le prime azioni compiute in questo territorio per implementarne la capacità di resistenza alle incursioni dei corsari riguardassero, in continuità con quella che era stata fino allora la logica complessiva di difesa, l'ammodernamento e l'ampliamento delle cinte murarie dei centri abitati maggiori. Accanto a questi interventi prese inoltre avvio anche la ristrutturazione di quelle opere che nei secoli basso-medievali avevano già rappresentato – per lo meno a livello locale – un embrionale apparato in grado di avvistare e segnalare per tempo qualsiasi imbarcazione che si avvicinasse alla costa: le torri di Scortegabecco e dell'Alpicella. La prima, di cui si ha menzione sin dal 1234, si trovava sul culmine del Pizzo d'Evigno, mentre la seconda postazione di guardia era situata nel punto più alto del Capo Berta e doveva risalire al XV secolo, o XIV al più²³.

Nonostante il grande fervore dettato dalla nuova sensibilità verso il problema barbaresco, molte altre proposte non presero tuttavia corpo, o perché osteggiate dai notabili locali, o perché ritenute non necessarie dalle istituzioni centrali. Nel 1546, per esempio, la comunità della Marina di Diano chiese al governo genovese di poter cingere il proprio abitato con delle mura, ma la richiesta non trovò seguito. Nel 1550, invece, le controversie nate tra gli abitanti delle diverse

22 Si vedano in proposito: Vincenzo DAMONTE, «I Clavesana vendono Diano a Genova (dopo averla “donata” ai Dianesi). Storia di un puzzle del XIII secolo», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 23-24 (2000-2001), pp. 55-65; Edoardo GRENDI, *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Torino, Einaudi, 1993.

23 Cfr. Francesco BIGA, «I confini dell'antica Podesteria di Diano e la torre di Scortegabecco», *Communitas Diani*, 15-16 (1992-1993), pp. 14-27; Riccardo DE MAESTRI, «Opere di difesa del secolo XVI nella Riviera di Ponente», *Quaderno dell'Istituto di Elementi di Architettura e Rilievo dei Monumenti*, 5 (1971), p. 60.

ville della podesteria del Cervo intorno alla ripartizione dei relativi oneri finanziari, fecero naufragare la costruzione di un baluardo che, per volontà di Genova, doveva sorgere sulla spiaggia situata alla punta estrema dell'omonimo capo. Insomma, secondo la convenienza, le diverse parti istituzionali si nascondevano dietro alla positiva valutazione della bastevolezza di quei primi provvedimenti, coadiuvati e rafforzati in questo, forse, anche dalla sicurezza instillata dalla continua serie di disposizioni normative che, periodicamente, rammentavano a tutte le comunità marittime delle Riviere genovesi di osservare la massima cura nel tenere sorvegliato il mare e, in caso di bisogno, di far trasferire le fasce più deboli della popolazione nei centri fortificati o in quelli del primo entroterra ritenuti più sicuri.

Presto ci si accorse, tuttavia, di aver sottovalutato verso quale dimensione si stava muovendo effettivamente la minaccia barbaresca e, di conseguenza, quanto i primi interventi fossero di efficacia limitata. Per il litorale dianese, l'inadeguatezza dell'apparato difensivo approntato fin lì emerse verso la fine di maggio del 1557, quando una piccola squadra di legni corsari sbarcò al Capo del Cervo un centinaio di uomini con l'obiettivo di predare il vicino borgo fortificato. Grazie alla perizia dimostrata nel manovrare le artiglierie dalle poche persone preposte alla sua difesa, gli assalitori decisero, in questa occasione, di desistere dal portare a fondo l'attacco. Tuttavia, una volta ritornati a bordo delle loro galeotte, e allontanatesi dal Castello del Cervo, i barbareschi non lasciarono la zona, ma si spostarono dinanzi alla Marina di Diano, dove decisero di ancorarsi e restare alla fonda sino all'alba del giorno successivo²⁴.

A dispetto del suo fallimento, questa incursione mostrò alle diverse comunità del Golfo quanto fossero ancora pericolosamente esposte alle iniziative corsare. Sin dai mesi immediatamente successivi i giurisdicenti locali, sotto la supervisione del governo genovese, avviarono quindi la costruzione di tutta una serie di strutture che portò quel tratto di costa a essere dotato di un ben organizzato, e denso, sistema di difesa. A muoversi per prima fu la comunità della Marina di Diano che nella stessa estate del 1557, dopo aver assistito impotente allo stazionamento della flottiglia corsara di fronte alle sue spiagge, chiese e ottenne l'autorizzazione a dotarsi di un baluardo per difendere l'abitato. Nonostante le tensioni sorte intorno alle modalità di ripartizione delle spese, nel giro di tre anni

24 Questa sosta prolungata trova la sua motivazione nella possibilità offerta alla cittadinanza di riscattare la libertà di un abitante del luogo che si trovava incatenato al remo di una di quelle navi. Cfr. FEDOZZI, «20 maggio 1557: un giorno da eroi», in AA.VV., *Cervo. Un mosaico tra mare e cielo*, Imperia, Grafiche Amadeo, 2007, pp. 76-77.

prese così corpo nei pressi della foce del torrente San Pietro una massiccia torre di forma ottagonale, in cui trovò posto un nutrito parco di artiglierie²⁵. Un sopralluogo compiuto nella primavera del 1564 da alcuni funzionari della Repubblica evidenziò, tuttavia, quanto questa nuova costruzione non fosse sufficiente a garantire un'integrale protezione del piccolo agglomerato cittadino, perché il tratto di costa a ponente di quest'ultimo risultava ancora mal guardato. Per questo motivo fu decretata l'immediata costruzione di un'altra struttura difensiva alle falde del Capo Berta, nella località allora definita «chiaparo di Sant'Hera-mo». I lavori furono però fortemente ritardati dalle dispute finanziarie che, ancora una volta, opposero le varie comunità della podesteria, e solo dopo diversi richiami del governo genovese fu possibile portarli a termine²⁶. In quegli anni, a premunirsi contro l'attività corsara barbaresca, non fu però soltanto la Marina di Diano, ma anche quelle comunità poste immediatamente alle sue spalle. Accanto alla chiesa parrocchiale del borgo di Calderina, per esempio, fu adattato a postazione di guardia e rifugio fortificato un precedente mulino a vento, in maniera del tutto analoga a quanto stava già avvenendo in altri settori della Riviera di Ponente²⁷. Nello stesso 1564, invece, la comunità del borgo di San Pietro otteneva dal governo genovese l'autorizzazione a fortificare la chiesa del luogo, costruendo semplicemente un alto muro perimetrale intorno all'edificio al fine di realizzare una sorta di cittadella entro cui gli abitanti della zona sarebbero potuti accorrere in caso di pericolo. Mancando di costruzioni che potessero interdire l'approdo nella parte più occidentale della giurisdizione del Castello del Cervo – condizione che perdurò fino alla metà degli anni ottanta del Cinquecento, come si vedrà più avanti – i notabili della parrocchia temevano, infatti, e a ragione, che partendo da quel tratto di costa, e inoltrandosi nell'entroterra, i corsari avrebbero potuto raggiungere indisturbati le loro case eludendo il baluardo della Marina di Diano. Trattandosi di un'opera alquanto modesta, il lavoro fu avviato e portato a termine in breve tempo. Al momento dell'imposizione delle quo-

25 Una relazione inviata a Genova qualche anno più tardi indica che vi erano installati due cannoni da 17 e 9 cantari di peso, più due smerigli più piccoli. ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (d'ora in poi ASGE), *Magistrato di guerra e marina*, n. 1114, Lettera del Capitano della Milizia di Diano, 25 luglio 1588. Per l'iter realizzativo, invece, si vedano: Gianni DE MORO, «Organizzazione della difesa costiera dianese nel 1558», *Communitas Diani*, 5 (1982), pp. 63-66; Alessandro ROMERO, «Il baluardo antibarbaresco della Marina di Diano (1557)», *Communitas Diani*, 9-10 (1986-1987), pp. 5-10.

26 Cfr. Giorgio FEDOZZI, *La pirateria in Liguria: i corsari turchi e barbareschi*, Imperia, Dominici editore, 1988, pp. 163-164.

27 Cfr. «Torre saracena. Un luogo suggestivo fra gli ulivi», *Turismo Diano Marina: eventi e news*, online; DE MAESTRI, cit., pp. 74-76.

te per coprire le spese sostenute sorsero, tuttavia, i consueti dissapori di matrice economica. Gli uomini della vicina villa di Moltedo obiettarono, infatti, che i lavori erano stati eseguiti senza il consenso dell'intera popolazione della parrocchia, e che la struttura non era di alcuna utilità per gli abitanti dei borghi situati, come il loro, più in alto nella vallata. Le parti, per far valere le loro ragioni, si appellarono quindi al governo genovese che decise di inviare sul posto due commissari allo scopo di verificare la validità dell'opera e dirimere così la questione. L'ispezione constatò, tuttavia, che la struttura avrebbe potuto fornire un ben magro riparo, poiché infossata e dominata su diversi lati da case ben più alte della cinta muraria, da cui si sarebbe perciò potuto colpire benissimo chiunque si fosse riparato al suo interno. A nulla valse la rinnovata concordia dimostrata dalla maggior parte degli uomini della parrocchia nel dichiarare che si sarebbe potuto ovviare a ciò murando le finestre di quelle case: i commissari rimasero difatti del parere che l'opera, al netto delle modifiche proposte, sarebbe stata comunque malsicura vista la posizione infelice in cui sorgeva. Al termine dell'estate del 1565 Genova dispose quindi che fosse proibito alla gente di San Pietro di rinchiudervisi dentro e che, nell'eventualità di un attacco corsaro, dovesse accorrere invece per tempo al vicino Castello di Diano²⁸. Questa soluzione non incontrò tuttavia il gradimento dei notabili locali, giacché fu deciso in capo a qualche anno di allestire una nuova opera-rifugio fortificando e munendo di garritte il convento posto alle porte del piccolo borgo²⁹.

Si parlava pocanzi della scarsità di difese nella podesteria del Cervo e, in effetti, in questa circoscrizione il processo di rafforzamento delle strutture difensive fu più lento di circa un ventennio rispetto a quello della vicina Diano. L'anno successivo all'incursione del 1557, infatti, il nuovo podestà si adoperò affinché alla cinta muraria ai piedi del Castello fosse aggiunto un nuovo bastione da cui l'artiglieria potesse meglio controllare il tratto di mare sottostante. Anche in questo caso sorsero delle diatribe tra gli abitanti del borgo e quelli delle ville circostanti, i quali si rifiutarono di corrispondere le rispettive quote adducendo come giustificazione la limitata operatività di quanto progettato. E lo fecero a ragion veduta perché, quando il bastione venne effettivamente completato nel 1559, ricorrendo a prestiti ottenuti da alcuni facoltosi cittadini della comu-

28 Cfr. BIGA, «Difese antibarbaresche a Diano San Pietro: la muraglia intorno alla chiesa parrocchiale», *Communitas Diani*, 17-18 (1994-1995), pp. 18-31; FEDOZZI, «La "fortezza" di Diano San Pietro», *A vuxe de Cà de Puiö*, 9 (1990), pp. 18-27.

29 Cfr. BIGA, «Casa Forte antibarbaresca in località "Giardini", già convento, caserma, ora opificio e nel XVI secolo avamposto della muraglia costruita intorno alla chiesa di San Pietro», *Communitas Diani*, 32 (2009), pp. 42-48.

nità cervese, fu presto giudicato inadeguato a garantire l'integrale protezione dell'intero litorale della podesteria. Nel decennio successivo si tentò dunque di ampliare le difese della circoscrizione riprendendo in mano il progetto che prevedeva l'edificazione di una torre all'estremità del Capo Cervo ma, continuando a permanere i contrasti tra le diverse borgate, non fu avviato nessun lavoro. Soltanto nel 1583, sulla base di un accordo patrocinato dal governo genovese che stabiliva l'edificazione non più di una, ma di due torri – quella già pianificata, a cui avrebbero dovuto provvedere esclusivamente i cervesi, e un'altra subito a ponente della foce del torrente Steria, a carico invece delle ville della Rovere, di San Bartolomeo e di Pairola – si riuscì a superare lo stallo e a realizzare, nel giro di tre anni, entrambe le opere. Intanto nel Castello del Cervo non si era comunque rimasti fermi. Vista l'incapacità di presidiare adeguatamente tutto il perimetro delle mura durante i mesi estivi, a causa dell'elevato numero di uomini impegnati ad andare per mare durante la buona stagione, si stabilì di fortificare l'oratorio di Santa Caterina, situato nella parte alta del paese. L'idea-guida, espressa nell'assemblea della parrocchia, era di trasformarlo in un sicuro rifugio all'interno del quale la popolazione sarebbe potuta accorrere nel caso in cui un attacco barbaresco fosse riuscito a superare le mura. E ciò fu realizzato rafforzando l'impianto architettonico complessivo dell'oratorio, aggiungendovi anche un ponte levatoio e una caditoia all'ingresso, e ristrutturando, infine, un'antica torre adiacente affinché fosse in grado di ospitare alcuni piccoli pezzi d'artiglieria³⁰.

Sul finire degli anni Ottanta del Cinquecento, con questi ultimi interventi, il processo di fortificazione del litorale dianese poté dunque dirsi concluso. Nel corso dei successivi due secoli, le criticità legate alla difesa dalla minaccia barbaresca non smisero tuttavia di presentarsi. Innanzitutto perché non fu semplice mantenere in un regolare stato di efficienza le strutture e le artiglierie in esse installate, ma neppure garantire il costante presidio di tutte le installazioni anticorriere fu un'operazione facile da realizzare³¹. Nel corso dell'età moderna, infatti, la Repubblica di Genova non ebbe la necessità di dotarsi di un grande eserci-

30 Cfr. FEDOZZI, *La pirateria in Liguria*, cit., pp. 169-175.

31 Per contrastare lo stato d'incuria in cui potevano ricadere, le fortificazioni erano sottoposte a periodiche ispezioni da parte delle autorità centrali, come risulta ben evidente dai seguenti documenti: ASGE, *Magistrato di guerra e marina*, n. 1114, Lettere dal Capitano della Milizia di Diano, 5 giugno 1585 e 25 luglio 1588; Lettera dallo stipendiato del Cervo, 27 luglio 1588. Nella prima di queste missive, ad esempio, il funzionario della Repubblica comunica di aver trovato sia il bastione della Marina di Diano, che la torre di Sant'Erasmo, in pessime condizioni e promette perciò di adoperarsi affinché tornino in uno stato consono alla loro funzione.



Fig. 2 – Oratorio di Santa Caterina (Castello del Cervo)
Si notino la torre difensiva, in primo piano, e l'accesso rialzato

to regolare, giacché il suo stabile inserimento nel sistema imperiale spagnolo lo salvaguardava da minacce esterne di ampia portata. Per questo motivo, mentre ai pochi militari di professione era affidata la tutela della capitale e delle maggiori città fortificate liguri e corse, il servizio di guardia nelle strutture antibarbaresche fu delegato, in maniera del tutto analoga ad altre realtà italiane, alle formazioni di difesa locale: le milizie. Per mezzo di un limitato numero di ufficiali «stipendiati», cui era affidato il compito di istruire all'uso delle armi e alla tattica militare, in questi reparti erano inquadrati d'ufficio tutti gli uomini di età compresa tra i 17 e i 60 anni abili e «disoccupati» di una data comunità. Si trattava cioè di soggetti – notabili, piccoli proprietari, affittuari, artigiani e commercianti benestanti – ritenuti capaci di assentarsi per alcuni periodi dal proprio lavoro al fine di dedicarsi, nella propria circoscrizione territoriale, al «pubblico servizio»³². Trattandosi però di una mansione di fatto imposta, era accolta spesso con ostilità da chi era chiamato a prenderne parte, o perché sottraeva ore di lavoro avvertite comunque come preziose, o perché il coscritto puntava ad acquisire solamente gli onori che potevano rafforzarne lo status e la posizione sociale – come il porto d'armi e l'esenzione da qualche tributo – ma non gli oneri previsti. Per questi motivi, a discapito dell'alto numero di persone iscritte nei ruoli della milizia, gli stipendiati inviati dal governo genovese nelle podesterie di Diano e di Cervo dovettero continuamente far fronte alla cronica assenza di uomini da porre alle loro dipendenze, in particolare nei delicati mesi della stagione estiva³³. La principale fonte di reddito dei borghi costieri del Dianese era rappresentata, infatti, dalla pesca del corallo nei mari della Corsica e della Sardegna, un'attività che da aprile a settembre – il periodo più favorevole dal punto di vista delle condizioni meteo-marine ma, per questo, anche il più critico dal punto di vista della corsa barbaresca – impegnava un numero estremamente ele-

32 Sulla milizia territoriale nella Repubblica di Genova si veda: Riccardo DELLEPIANE, Paolo GIACOMONE PIANA, *Militarium. Fonti archivistiche e bibliografia per la storia militare della Repubblica di Genova (1528-1797), della Repubblica Ligure (1797-1805) e della Liguria napoleonica (1805-1814)*, Savona, Daner, 2004.

33 Le rassegne eseguite nell'agosto del 1586, per esempio, evidenziano come in quel momento i soggetti giudicati idonei a servire nella milizia fossero circa cinquecento nella podesteria di Diano, e trecentocinquanta in quella del Cervo. Vd. ASGE, *Magistrato di guerra e marina*, n. 1114, Lettera dello stipendiato del Cervo, 8 settembre 1586; e Lettera dello stipendiato di Diano, 9 settembre 1586. La penuria di uomini cui affidare il servizio di guardia antibarbaresco, con le relative motivazioni, traspare invece molto bene da: ASGE, *Magistrato di guerra e marina*, n. 1114, Lettera del podestà di Cervo, 16 maggio 1584; e Lettera dello stipendiato del Cervo, 22 luglio 1588.

vato di individui³⁴. A rendere ulteriormente problematica la predisposizione di un efficiente servizio di guardia, intervenivano poi i campanilismi tra le varie comunità del golfo. Il sentimento di attaccamento al proprio paese, infatti, faceva sì che gli abitanti di borgate diverse non accettassero di buon grado il prestare servizio in luoghi e strutture non sentite come proprie³⁵. Pur tra simili inconvenienti, l'intero apparato difensivo si dimostrò comunque all'altezza del compito assegnatoli, tanto è vero che la sua realizzazione, in accordo con la più ampia dinamica ligure e italiana, permise di scoraggiare i barbareschi dal compiere qualsiasi tentativo d'incursione a terra, se non ricorrendo a un cospicuo numero di forze. Questa nuova condizione obbligò quindi i corsari musulmani a svolgere la loro attività predatoria quasi esclusivamente sul mare, eppure ciò non impedì alle strutture difensive situate lungo le coste di rivelarsi utili anche nel proteggere il naviglio commerciale che ogni giorno percorreva le grandi rotte del Mediterraneo.

Densità abitativa e profondità del sistema

La ricostruzione appena conclusa evidenzia come il Golfo di Diano si riparò dal «Turco» allo stesso modo delle altre realtà italiane e spagnole coinvolte nello scontro con il blocco ottomano-barbaresco, ovvero «dietro l'arte dell'ingegnere e il lavoro degli sterratori»³⁶. D'altronde non poteva che essere così, vista la forte circolazione di uomini d'arme e architetti militari registratasi entro la coalizione ispano-asburgica sin dagli anni immediatamente successivi alla fine della *Reconquista*. Tuttavia, la militarizzazione del litorale dianese consente di mettere in evidenza come la condivisione di esperienze e soluzioni non si traducesse esclusivamente in un'adozione generalizzata e automatica dei mede-

34 Sul tema si vedano: Ettore DEFFERRARI, «La pesca del corallo nel 1600. Il barcarezzo Dianino-Cervo-San Bartolomeo», *Communitas Diani*, 6 (1983), pp. 54-56; Margherita DRAGO, «Notizie seicentesche sui corallini dianesi tratte dal primo libro dei conti della chiesa di Sant'Antonio del Borgo della Marina», *Communitas Diani*, 3 (1980), pp. 24-28.

35 Gli uomini di San Pietro, per esempio, spesso si rifiutarono di montare la guardia al bastione della Marina di Diano perché così facendo, sostenevano, avrebbero lasciato le loro case prive di sorveglianza. Cfr. BIGA, «Disputa tra gli uomini della Marina di Diano e quelli di Dianio San Pietro sulla guardia costiera nel 1600», *Communitas Diani*, 6 (1983), pp. 57-60. Il podestà di Diano, invece, in una sua missiva al governo riferisce che gli abitanti della Marina rinunciavano a riparare le loro famiglie nel vicino centro fortificato «per una certa loro emulazione che hanno co' questi del Castello». Vd. ASGE, *Magistrato di guerra e marina*, n. 1114, Lettera del podestà di Diano, 15 giugno 1583.

36 Cit. BRAUDEL, cit., p. 888.

simi indirizzi architettonici e funzionali, come è stato invece a lungo proposto in storiografia. Ovvero, per dirla in altri termini: la torre, poligonale o cilindrica, destinata a scrutare gli orizzonti marini o a salvaguardare qualche luogo sensibile, non fu necessariamente l'unica ed esclusiva struttura attraverso la quale poté realizzarsi la tutela delle aree costiere negli spazi euro-mediterranei di antico regime. Certamente fu quella prevalente ma, accanto ad essa, i sistemi difensivi antibarbareschi potevano essere arricchiti e potenziati da altre componenti: castelli, borghi e città murate, fortilizi e bastioni, caseforti, finanche chiese, conventi e altre costruzioni civili debitamente fortificate, in particolar modo ove le caratteristiche fisiche e antropiche del territorio l'avessero richiesto. Una fitta presenza di elementi difensivi non era richiesta, infatti, in contesti come le Coste della Maremma, dell'Agro pontino, del Metaponto o del Golfo di Manfredonia, caratterizzati da una geografia insediativa fortemente diradata, bensì in quelli a più alta densità di popolamento e privi, come le due Riviere liguri, di grandi aree spopolate o inabitabili³⁷. E da questo punto di vista l'area del Golfo di Dianio è assolutamente paradigmatica, giacché nella sua limitata estensione registrava la presenza di 25 borghi medio-piccoli, e una popolazione totale di circa 4000 persone³⁸. Centri che distavano dalla linea di costa non più di otto-nove chilometri, un'ora e mezza circa di cammino a passo svelto, ragion per cui tutti gli abitanti del comprensorio dianese erano da considerare pericolosamente esposti all'attività corsara barbaresca.

Un'elevata densità di popolamento non implicava, in ogni caso, soltanto una maggiore presenza di strutture difensive sul territorio, ma anche una loro distribuzione non lineare, ossia non schiacciata lungo la costa. Difatti, se si torna a osservare attentamente la morfologia del sistema fortificatorio nelle podesterie di Dianio e di Cervo, si noterà come questo si sviluppasse a protezione non solo dei piccoli borghi della costa, ma anche verso quelli del primo entroterra, diradando e divenendo puntiforme solo in quei brevi spazi – Capo Berta e Capo Cer-

37 Sull'eccezionale densità di popolazione lungo i litorali liguri in antico regime: Ivi, p. 136.

38 Sotto la competenza del Castello di Dianio, che alla metà del XVI secolo era abitato da 200 nuclei familiari, ricadevano difatti i borghi di: San Pietro (100 famiglie), Marina di Dianio (60), Evigno (50), Borello (50), Arentino (30), Moltedo (30), Villa Faraldi (30), Riva (30), Varcavello (25), Terruzzi (20), Porcili (15), Villatalla (15), Campo Rotondo (15), Borganzo (15), Arduin (15), Serreta (12), Calderina (12), Ferreti (4) e Muratori (4). Sotto quella del Castello del Cervo (125) ricadevano, invece, le ville di: Chiappa (30), Nostra Signora della Rovere (25), San Bartolomeo (25) e Pairola (20). Cfr. Matteo VINZONI, *Il dominio della Serenissima Repubblica di Genova in terraferma*, Novara, Ist. Geogr. De Agostini, 1955. Le cifre sulla popolazione, invece, si sono ricavate da: Giacomo RICCI, «La popolazione dianese dal 1500», *Communitas Dianii*, 32 (2009), pp. 99-100.



Fig. 3 – Azienda agricola «L'antico frantoio», già convento fortificato alle porte del borgo di San Pietro

vo – che separavano il golfo dagli altri settori limitrofi. Erano gli stessi castelli dei due centri amministrativi a fornire, per primi, una relativa profondità al complesso anticorsaro, in particolar modo quello di Diano perché situato a due chilometri dalla linea di costa. Grazie alle loro opere difensive, e al fatto di essere i luoghi in cui era mobilitata la parte più consistente della locale milizia, possedevano difatti potenzialità difensive non trascurabili. Trattandosi, poi, di cittadine murate, rappresentavano anche un luogo sicuro entro cui la popolazione dei borghi limitrofi sarebbe potuta convergere per trovare riparo; sempre che il segnale d'allarme giungesse per tempo dalle tre postazioni di osservazione del comprensorio. A questa funzione erano dedicate, come visto, le torri di Capo Cervo, dell'Alpicella e di Scortegabeco che, eccezion fatta per la prima, si trovavano in una posizione elevata e alle spalle del litorale. La prima linea d'interdizione era costituita, invece, dalla torre di Sant'Eramo, dal bastione della Marina di

Diano, dalla torre dell'Angioletta – quella costruita alla foce del torrente Steria – dal bastione di Cervo e, per la sua particolare posizione alle falde del vicino promontorio, anche dalla torre di Sant'Antonio. Compito primario di queste strutture era dissuadere le imbarcazioni corsare dall'avvicinarsi alla costa o di rendere quanto meno difficili le operazioni di sbarco, grazie al continuo fuoco di sbarramento prodotto dai pezzi di artiglieria di cui erano dotate. Nel caso in cui i barbareschi fossero riusciti a mettere comunque piede a terra e addentrarsi nel territorio circostante, a frenarne l'avanzata e proteggere la locale popolazione sarebbero allora tornate utili quelle strutture collocate nei borghi più interni, come la torre-mulino di Calderina e la chiesa recintata di San Pietro ma, soprattutto, il convento fortificato all'ingresso di quest'ultimo borgo, il quale aveva anche il pregio di chiudere l'ingresso al versante destro della valle dianese.

L'estensione verso il primo entroterra e la densità delle fortificazioni sono due aspetti della grande militarizzazione dei litorali italo-spagnoli, che la storiografia ha sempre faticato a evidenziare, sebbene la loro importanza non sia assolutamente trascurabile. Durante tutta l'età moderna, più delle merci e delle navi (da rivendere o riutilizzare), più del denaro e dei preziosi, l'obiettivo primario dell'attività corsara barbaresca fu sempre, infatti, l'infedele cristiano da rendere schiavo. E il modo migliore per ottenere un lauto bottino umano era compiere razzie a terra contro borghi e cittadine costiere, in particolar modo laddove la densità di popolazione era più alta³⁹. Tuttavia, per i rais delle Reggenze nordafricane, il profitto derivante da una simile attività doveva sempre essere rapportato alle spese sostenute per allestire le operazioni e ai costi di rischio connessi alla maggiore o minore probabilità di subire rilevanti perdite, umane e materiali, durante l'azione predatrice. La grande città, il modesto borgo murato e il semplice villaggio erano obiettivi che comportavano non solo prospettive di guadagno, ma anche spese fisse e costi di rischio differenti, nella misura in cui al crescere della loro dimensione, di norma, aumentava la loro dotazione di difese e la parallela necessità di un maggior numero di assalitori. In una realtà territoriale come quella ligure, caratterizzata da un corposo tessuto di piccoli insediamenti marittimi e rurale-litoranei, si rivelava quindi indispensabile la presenza di una fitta rete d'installazioni difensive omogeneamente distribuite in entrambe le dimensioni spaziali, perché solo così si sarebbe ridimensionata la possibilità offerta al corsaro di conseguire un lauto e agevole profitto. L'efficacia di questa strategia portò al progressivo declino, nei decenni compresi tra XVI e XVII secolo, dell'incursione a terra a favore dell'azione predatoria condotta in mare.

39 Cfr. BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo*, cit., pp. 189-211; LENCI, cit., pp. 122-134.

Mentre in tutto il Mediterraneo occidentale veniva perfezionandosi il sistema di difese costiere, per i barbareschi divenne, infatti, lentamente evidente che dalla prima si poteva certamente ricavare un maggior bottino, ma sostenendo spese e incognite sempre maggiori, mentre per la seconda occorrevano meno risorse e, solitamente, anche i rischi erano minori, giacché la vitalità dei traffici mediterranei offriva loro una notevole varietà di prede fra cui scegliere. E questo effetto dissuasivo nella dimensione dei costi è ben leggibile, almeno nel caso della Repubblica di Genova, nell'assenza di rilevanti incursioni contro i suoi borghi costieri dopo il 1637⁴⁰.

Una difesa pluridimensionale

La natura terrigena delle fortificazioni antibarbaresche spesso induce chi le osserva a misurarne l'importanza soltanto in base alla capacità di opporre una valida resistenza contro le incursioni a terra dei corsari. La loro funzione, tuttavia, non si esauriva esclusivamente a ciò, tanto è vero che con la fine del grande conflitto ispano-ottomano (1574) incominciò a palesarsi in maniera sempre più evidente anche la dimensione marittima dell'azione difensiva da loro offerta, perché attorno ad esse si andò organizzando non solo la custodia delle popolazioni rivierasche ma, come già accennato, anche la protezione delle rotte commerciali e dei bastimenti in navigazione. Venendo meno le condizioni che avevano saldamente legato le Reggenze di Algeri, Tunisi e Tripoli alla Sublime Porta, la guerra corsara condotta sino a quel momento dalle prime smise di essere uno strumento attraverso il quale i sultani di Istanbul potevano logorare i loro nemici, colpendoli nel morale e nell'economia, rafforzando al contempo il proprio potere navale. Si trasformò, invece, in una guerriglia marittima condotta a scopo esclusivamente economico, in totale autonomia dalla sovranità e dalla politica estera ottomana, giacché nel frattempo era divenuta un'imprescindibile fonte di reddito per le economie dei tre potentati nordafricani⁴¹.

La corsa barbaresca incrementò dunque la sua capillarità, il suo raggio d'azione, divenendo ancora più intensa rispetto al recente passato, perché i suoi le-

40 Cfr. Marco BIAGIONI, *I corsari barbareschi contro Genova e il Levante ligure. Secc. XVI-XVII: incursioni, difese, schiavitù, riscatti, rinnegati*, La Spezia, Luna, 2001; FEDDOZZI, *Corsari e pirati in Liguria*, cit., pp. 117-144. Il riferimento è al grande sacco di Ceriale avvenuto proprio nel luglio di quell'anno. Vd. AA.VV., *Corsari "turchi" e barbareschi in Liguria. Atti del 1° Convegno di Studi (Ceriale, 7-8 giugno 1986)*, Albenga, Fratelli Stalla, 1987, pp. 77-87.

41 Cfr. BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo*, cit., p. 116; LENCI, *Corsari*, cit., pp. 46-47.

gni non erano più obbligati a unirsi alla flotta ottomana e a sostenerne le azioni. Mirando al profitto, al contenimento dei rischi, e visto il quasi contemporaneo raggiungimento di un più elevato grado di organizzazione difensiva lungo tutte le coste europee del Mediterraneo occidentale, essa prese dunque a esplicarsi prevalentemente sul mare e non più, nonostante i continui timori, contro i borghi rivieraschi⁴².

Gli spazi marittimi offrivano a quell'epoca opportunità di bottino ormai ben maggiori rispetto alle aree continentali, perché accanto ai grandi vascelli irti di cannoni o ai convogli difesi da navi da guerra, circolava una massa enorme d'imbarcazioni più piccole e più vulnerabili, il cui equipaggio, anche se meno numeroso rispetto a quello di un grande bastimento, o alla popolazione di un borgo litoraneo, possedeva unitariamente un valore del tutto analogo. Per proteggere questo naviglio e i suoi marinai si decise quindi pressoché ovunque di impegnare i battelli militari in periodiche crociere di pattugliamento per tentare di dissuadere con la loro sola presenza i corsari nordafricani dal compiere i loro assalti. Tuttavia, la circostanziale efficacia di queste operazioni di polizia marittima non riuscì mai a tradursi in un'effettiva efficienza a livello sistemico, perché la consistenza numerica dei mezzi navali impiegati fu sempre sotto-dimensionata rispetto all'estensione degli spazi da controllare, tanto è vero che neppure in quelli di maggior rilevanza, ossia dove si addensavano la maggior parte delle rotte, si riuscì mai a raggiungere un controllo capillare. Lo strumento mobile era dunque concepito come parte di un sistema più articolato di difese, ma non come il suo fulcro, in quanto l'elemento centrale era da individuarsi nella componente statica, terrestre: nella torre d'osservazione, nel bastione o nella generica fortificazione costiera⁴³. Può sembrare strano che la protezione della navigazione commerciale e dei suoi operatori fosse esercitata principalmente da uno strumento terrestre, ma sono le stesse evidenze documentarie a restituirci questa dimensione. Esempio in questo senso, seppur non coinvolga direttamente un legno barbaresco, è proprio un episodio che agli inizi del 1656 vide come protagonista il bastione situato ai piedi del Castello di Cervo. Il 31 gennaio di quell'anno, infatti, il podestà del luogo riferì al governo genovese che la notte precedente:

42 Sul perdurare dei timori verso le incursioni a terra dei Barbareschi sino agli albori del XIX secolo, si veda, per esempio: BIGA, «Ultimi corsari e barbareschi. Paure e provvedimenti di difesa descritti in alcune corrispondenze locali (1747-1815)», *Communitas Diabni*, 23-24 (2000-2001), pp. 21-26.

43 Cfr. BERI, «Contro i corsari barbareschi», cit., pp. 228-231.

«a hore ventidue in circa si scoperse in alto mare due barche quale una delle suddette scoriva l'altra, et io dubitando che fusse barca di corsari subito ordinai fussero pronti li cannoni come ancora feci intendere al Capitano delli scelti [...] che mandase tutti li soldati [...] alla marina dove che prima che fusse gionto a questa spiaggia la barca quale fuggiva [...] io haveva fatto prendere tutti li apparati per difendere la suddetta barca [...] che assai presto giunse in terra, e dette fondo, e si approssimo più vicino a terra quanto fu possibile, et il Corsaro non mancava continuamente venir a terra verso la barca [...] ma quando poi fu quasi a tiro di cannone, e che si accorse delli apparati havevimo fatto di terra, si traversò e seguì il suo viaggio verso Levante, e posto la bandera con campo rosso e la croce bianca, dette segno essere barca per li dretti di Villafranca».

Permanendo il dubbio che potesse trattarsi di un corsaro, il podestà fece comunque far segno al patrone del legno inseguito di scendere a terra per essere interrogato, ma dopo avergli domandato «se stimava ancorché posse il stendardo di Villafranca poteva essere [...] corsaro che avesse finto di porre suddetta bandera», ebbe da quest'ultimo la conferma che «fusse senz'altro la barca per li dreti di Villafranca»⁴⁴. Un'apprensione dettata proprio dal voler escludere categoricamente che il vascello inseguitore potesse essere barbaresco, perché in quel caso le autorità centrali sarebbero dovute essere immediatamente informate, in modo da porre in allerta tutte le comunità marittime del Dominio e renderle pronte a respingere qualsiasi tentativo d'incursione a terra, così come si sarebbero dovuti avvisare anche tutti i bastimenti in navigazione che in quelle acque operava un'unità ostile⁴⁵.

Lo strumento che permetteva un controllo capillare degli spazi marittimi nel Mediterraneo occidentale era, quindi, la fortificazione costiera, perché quasi non esisteva un tratto di costa che non fosse guardato da una torre o da qualche altra opera difensiva. Ovviamente la portata della protezione era limitata, non andava oltre il tiro delle artiglierie installate nelle fortificazioni, ma era sufficiente perché la navigazione nel Mediterraneo era quasi sempre di cabotaggio e ciò voleva dire, come dimostra l'esempio sopra riportato, trovare rapidamente protezione sotto il cannone di qualche installazione fortificata in caso di avvistamento di

44 Per un approfondimento sull'imbarcazione armata dal Duca di Savoia per salvaguardare la riscossione dell'imposta dovuta da tutti i legni transitanti nelle acque davanti alla Contea di Nizza, si veda: Paolo CALCAGNO, «I dritti marittimi di Monaco e Villafranca tra XVI e XVIII secolo», *Mediterranea. Ricerche storiche*, 16, 45 (2019), pp. 61-82.

45 Vd. ASGE, *Diversorum Collegii e Senato*, Litterarum, n. 801, Lettera del podestà di Cervo, 31 gennaio 1656.

un legno sospetto, oppure un luogo sicuro in cui rifugiarsi quando non restava altra soluzione che l'abbandono del bastimento e la fuga precipitosa verso terra. Non solo, voleva anche dire avere accesso alle informazioni sul pericolo in tempo reale, grazie alle segnalazioni visive del sistema di osservazione litoraneo⁴⁶.

Oltre a questa fluida oscillazione tra una natura terrestre e una marittima, i sistemi difensivi antibarbareschi possedevano un'altra caratterizzazione bidimensionale, questa volta però ben più nota e studiata. Il valore delle fortificazioni, infatti, non si esplicava soltanto nella dimensione locale, ovvero nella misura in cui proteggevano un particolare settore di mare e di costa, ma anche in una dimensione sovralocale perché, come noto, un segnale di pericolo attivato in una specifica area poteva essere raccolto dalle torri d'osservazione limitrofe, e ritrasmesso a catena anche su lunghe distanze⁴⁷. Anche in questo caso, la peculiare morfologia degli apparati costruiti nel Golfo di Diano permette però di evidenziare alcune interessanti declinazioni di questo binomio funzionale. Per primo, il fatto che non tutte le strutture preposte a scrutare l'orizzonte e attivare un segnale di pericolo fossero linearmente integrate in un più complesso sistema di comunicazione litoraneo. Se, infatti, le torri dell'Alpicella e di Sant'Antonio erano collegate visivamente tra loro e con quelle immediatamente esterne al contesto dianese, quella di Scortegabeco era connessa solo con la prima; sebbene la peculiare collocazione le consentisse di acquisire una segnalazione di pericolo da installazioni distanti anche svariate decine di chilometri, come quelle dell'Isola Gallinara, di Capo Caprazoppa (Finale) e di Punta Crena (Varigotti). Non è improbabile, tuttavia, che la torre posta sul culmine del Pizzo d'Evi-gno svolgesse una funzione esclusivamente ausiliaria e limitata al Dianese: se la posizione molto elevata permetteva alla sua guarnigione di scrutare l'orizzonte marino molto più in profondità rispetto alle altre strutture vicine, questa peculiarità non agevolava comunque una corretta distinzione fra un bastimento ne-

46 Sulla navigazione cabotiera nel Mediterraneo di Antico regime: BRAUDEL, cit., pp. 94-101. Sulla vitalità del traffico mercantile entro gli spazi marittimi del Mar Ligure: CALCAGNO, «Uno dei "Tirreni" di Braudel. Scambi commerciali nell'area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo», *Mediterranea. Ricerche storiche*, 12, 33 (2015), pp. 79-106. Sul valore della protezione offerta dalle installazioni antibarbaresche alla navigazione nel Mar Ligure, anche in relazione all'importante rotta «spagnola» che in esso si sviluppava, la quale fungeva da *trait d'union* tra i vari domini mediterranei della Corona iberica: BERI, «Proteggere il commercio e difendere il Dominio», cit.; Arturo PACINI, «*Desde Rosas a Gaeta*». *La costruzione della rotta spagnola del Mediterraneo occidentale nel XVI secolo*, Milano, Franco Angeli, 2013.

47 Cfr. LENCI, cit., pp. 84-85. Sulle modalità di trasmissione del segnale: CALVINI e SARCHI, cit., p. 49.



Fig. 4 – Chiesa di San Pietro situata nell'omonimo borgo
Si notino a sinistra i resti del muro di protezione perimetrale

mico e uno amico. I miliziani collocati in essa potevano perciò fornire una sorta di preallarme ai due centri amministrativi delle sottostanti podesterie, o per mezzo di segnali visivi, o scendendo velocemente a dorso di mulo verso il Castello di Diano, ma la conferma o meno del pericolo doveva poi arrivare dalle installazioni poste a ridosso del litorale. L'allarme, in questo caso, aveva quindi una portata solo locale, anche se interagiva in maniera complementare con quello trasmesso a catena lungo le coste della Riviera.

Questa interazione tra dimensione locale e dimensione sovralocale della difesa anticorsara è poi evidente anche in una funzione accessoria svolta sia dal bastione della Marina di Diano, sia dalla torre dell'Angioletta. Com'è già stato detto più volte, entrambe queste strutture sorsero in prossimità degli estuari dei torrenti San Pietro e Steria, e agli estremi di un tratto di litorale che registra-

va la presenza di una modesta area lacustre⁴⁸. Ciò significa che oltre a interdire l'accesso alle rispettive vallate e proteggere gli abitati vicini, questi due baulari fossero stati pensati, probabilmente, anche per impedire ai barbareschi di compiere le cosiddette «acquate», ossia il ripristino delle scorte di acqua potabile stivate a bordo dei loro vascelli⁴⁹. Qualsiasi bastimento corsaro, infatti, necessitava di una serie di sicuri punti di appoggio e approvvigionamento per operare a lungo lontano dalle proprie basi di partenza. Presidiare questi approdi significava dunque colpire i corsari nella dimensione logistica delle loro crociere predatorie, limitandole nel tempo e nello spazio, perché avrebbe negato loro la possibilità di porre rimedio al rapido esaurimento di quella componente del vetovagliamento di più largo consumo ed esposta, nei mesi estivi, a un più veloce deterioramento qualitativo⁵⁰.

Dimensione locale e dimensione sovralocale della difesa antibarbaresca si incontrarono e dialogarono, infine, già a monte, nelle dinamiche realizzative delle varie opere. Guardando sempre al caso del Golfo dianese, si può osservare, infatti, come accanto a strutture espressamente volute e pianificate dal governo centrale genovese, ne sorgessero altre rispondenti a esigenze e ansie esclusivamente locali. La ristrutturazione della torre dell'Alpicella, l'edificazione di quelle di Sant'Eramo e di Sant'Antonio, nonché quella dei bastioni di Cervo e della Marina di Diano, furono sì interventi compiuti per difendere quello specifico tratto di costa, ma tutti inquadrabili in un disegno strategico ben più ampio, abbracciante tutto il Dominio della Serenissima Repubblica. Nonostante l'imprescindibile beneplacito di Genova, la fortificazione della chiesa e del convento di San Pietro, dell'oratorio di Santa Caterina e del mulino di Calderina, invece, non avvennero seguendo una regia statale, bensì una spontanea volontà municipale di integrare la pianificazione del governo centrale allo scopo di assicurarsi una maggiore protezione. Un bisogno, questo, rintracciabile anche nei

48 Vd. Matteo VINZONI, *Pianta delle due riviere della Serenissima Repubblica di Genova divise ne' Commissariati di Sanità*, a cura di Massimo QUAINI, Genova, Sagep Editrice, 1983, pp. 142-143.

49 Nel Mediterraneo occidentale le fortificazioni costiere chiamate a svolgere una siffatta missione di difesa in grado di riverberare i propri effetti anche in un contesto ben più ampio rispetto a quello di appartenenza non erano poche, come dimostra il caso analogo di Portovecchio in Corsica. Cfr. Antoine M. GRAZIANI, *Naissance d'une cité: Porto-Vecchio*, Ajaccio, Piazzola, 2014.

50 Durante il Settecento, il ricorso al trattato di pace con le Reggenze di Algeri, Tunisi e Tripoli da parte di molti Stati europei andò, tuttavia, a influire negativamente su questa strategia, perché permise ai bastimenti corsari di utilizzare i porti di quelle realtà come punti di ristoro e rifornimento. Cfr. BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione», cit., pp. 137-142.

lavori di ristrutturazione delle cinte murarie dei castelli di Cervo e di Diano, e nella costruzione della torre dell'Angioletta, per quanto in maniera più sfumata, giacché questi interventi sono perfettamente collocabili in una dimensione intermedia, d'incontro, tra esigenze locali e interessi sovralocali.

Conclusioni

Tra le molteplici e variegate soluzioni con cui gli stati europei hanno affrontato il problema barbaresco, la militarizzazione dei litorali italiani e iberici è sicuramente quella più nota e studiata. Presentando la morfologia assunta dal sistema difensivo anticorsaro nel Golfo di Diano non si è perciò voluto proporre l'ennesima descrizione locale di un più generale fenomeno mediterraneo ma comprovare, attraverso le sue peculiarità, alcune acquisizioni recenti realizzate dalla ricerca storiografica su detta tematica. In primo luogo, quanto le specifiche condizioni ambientali e antropiche potessero far assumere ai complessi fortificatori forme non solamente lineari, puntiformi e schiacciate lungo la linea di costa, come invece suggerirebbero il senso comune e le considerazioni compiute in passato dagli storici, bensì configurazioni anche più profonde e relativamente estese verso l'immediato entroterra. Tali caratteristiche, unitamente alla stretta e fondamentale interazione tra iniziativa privata e iniziativa statale capace di rendere l'insieme di opere difensive più denso nel suo complesso, non sono da considerarsi esclusive dell'area dianese, essendo rintracciabili in numerose altre zone della Liguria⁵¹. Anzi, allargando la prospettiva e basandosi su una prima empirica osservazione, questa relativa profondità dei sistemi antibarbareschi è rinvenibile anche in altre regioni italiane dotate di condizioni ambientali o insediative paragonabili a quelle delle riviere liguri, come la Costiera amalfitana e l'antica Terra d'Otranto⁵².

Strettamente connessa a quest'ultima tematica, perché visualizzabile come un'ulteriore forma di profondità, vi è poi il superamento della prospettiva esclu-

51 Restando nella Riviera ligure di Ponente, tra i tanti esempi, si guardi solamente alla chiesa-fortezza di San Giorgio a Lingueglietta, alle torri di Cipressa, Torrazza e Civezza, e alla casa-forte di Terzorio; tutte località collocate non lungo la linea di costa, bensì nell'immediato entroterra. *Passim* FEDOZZI, *La pirateria in Liguria*, cit.

52 Particolarmente promettente sembra, in questo senso, il caso del Salento, dove numerosi sono gli esempi di chiese, conventi, masserie e residenze signorili fortificate, collocate anche a svariate decine di chilometri dalla costa. Vd. «Tutte le fortificazioni della provincia di Lecce», *Mondi medievali*, online; «Le chiese-torri del Salento», *Salento a color*, online.

sivamente terrestre attraverso cui, per lungo tempo, è stata letta la militarizzazione delle coste in risposta alla corsa barbaresca⁵³. Accanto alla dimensione del controllo e della difesa degli spazi litoranei e delle popolazioni rivierasche, indubbiamente centrale per il Cinquecento, deve essere aggiunta in una posizione sinergica e complementare quella della protezione diretta fornita dalle fortificazioni costiere alla navigazione mercantile. Dai primi decenni del Seicento, infatti, la minaccia portata dalle Reggenze di Algeri, Tunisi e Tripoli fu rivolta sempre meno al patrimonio demografico delle comunità rivierasche italiane e spagnole, e sempre più agli operatori marittimi attivi lungo le rotte del Mediterraneo.

Considerati complessivamente, tutti questi tratti permettono dunque di qualificare gli insiemi strutturati di fortificazioni antibarbaresche come sistemi di difesa «marittimi» nell'accezione corbettiana del termine, perché in una dimensione di guerra a bassa intensità, di guerriglia a scopo predatorio rivolta sia verso l'elemento terrestre che verso quello navale, erano in grado di fornire una protezione integrale in tutta quell'ampia fascia di contatto tra spazio terrigeno e spazio liquido⁵⁴.

53 Si guardi solamente alla modellizzazione elaborata da Alberto Tenenti che inquadra la protezione delle coste sull'uso dicotomico di forme di difesa statiche (fortificazioni e milizie) e forme di difesa mobili (forze navali), attraverso un approccio di studio che guarda però esclusivamente alla prevenzione delle incursioni a terra. Cfr. TENENTI, «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in A. MATTONE e P. SANNA (cur.), *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo: storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Sassari, Edizioni Gallizzi, 1994, pp. 311-318.

54 Vd. Julian S. CORBETT, *Alcuni principi di strategia marittima*, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1995 (ed. or.: *Some Principles of Maritime Strategy*, London, Longmans, Green & Co., 1911).

BIBLIOGRAFIA E FONTI MANOSCRITTE

ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *Magistrato di guerra e marina*, n. 1114

– *Diversorum Collegii e Senato*, Litterarum, n. 801

AA.VV., *Corsari “turchi” e barbareschi in Liguria. Atti del 1° Convegno di Studi (Ceriale, 7-8 giugno 1986)*, Albenga, Fratelli Stalla, 1987.

BERI, Emiliano, «Contro i corsari barbareschi. Una guerra permanente nel Mediterraneo d’età moderna», in AA.VV., *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870*, Ragusa, Edizioni di storia e studi sociali, 2019, pp. 222-246.

– «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca (XVII-XVIII secolo)», *Progressus*, 7, 1 (2020), pp. 121-144.

– «Génova y su frontera marítima entre los siglos XVI y XVIII: defensa y control», in V. FAVARÒ, M. MERLUZZI e G. SABATINI (eds.), *Fronteras: Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2016, pp. 341-352.

– «Per la difesa delli bastimenti nazionali. Genova e la protezione degli spazi marittimi in età moderna (XVI-XVIII sec.)», in L. ANTONIELLI (cur.), *La polizia nelle strade e nelle acque navigabili. Dalla sicurezza alla regolazione del traffico*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2018, pp. 161-178.

– «Proteggere il commercio e difendere il Dominio: il Golfo della Spezia nella politica militare e marittima della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)», *Nuova Antologia Militare – Rivista interdisciplinare della Società italiana di Storia militare*, 1, 3 (2020), pp. 3-26.

BIAGIONI, Marco, *I corsari barbareschi contro Genova e il Levante ligure. Secc. XVI-XVII: incursioni, difese, schiavitù, riscatti, rinnegati*, La Spezia, Luna, 2001.

BIGA, Francesco, «Casa Forte antibarbaresca in località “Giardini”, già convento, caserma, ora opificio e nel XVI secolo avamposto della muraglia costruita intorno alla chiesa di San Pietro», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 32 (2009), pp. 42-48.

– «Difese antibarbaresche a Diano San Pietro: la muraglia intorno alla chiesa parrocchiale», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 17-18 (1994-1995), pp. 18-31.

– «Disputa tra gli uomini della Marina di Diano e quelli di Diano San Pietro sulla guardia costiera nel 1600», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 6 (1983), pp. 57-60.

– «I confini dell’antica Podesteria di Diano e la torre di Scortegabecco», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 15-16 (1992-1993), pp. 14-27.

– «Ultimi corsari e barbareschi. Paure e provvedimenti di difesa descritti in alcune corrispondenze locali (1747-1815)», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 23-24 (2000-2001), pp. 21-26.

- BONO, Salvatore, *I corsari barbareschi*, Torino, ERI, 1964.
- *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019.
- BRAUDEL, Fernand, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2010.
- BURKE, Peter, *Una rivoluzione storiografica. La scuola delle «Annales» 1929-1989*, Roma-Bari, Editori Laterza, 1997
- CALCAGNO, Paolo, «I dritti marittimi di Monaco e Villafranca tra XVI e XVIII secolo», in *Mediterranea. Ricerche storiche*, 16, 45 (2019), pp. 61-82.
- «Uno dei “Tirreni” di Braudel. Scambi commerciali nell’area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo», *Mediterranea. Ricerche storiche*, 12, 33 (2015), pp. 79-106.
- CALVINI, Nilo e SARCHI, Aldo, *Corsari, sbarchi e fortificazioni nell'estremo ponente ligure*, Sanremo, Edizioni Casabianca, 1980.
- CANCILA, Rosaria, «Introduzione. Il Mediterraneo assediato», in Rosaria CANCILA (cur.), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, Palermo, Quaderni – Mediterranea. Ricerche storiche, 2007, pp. 7-66.
- CORBETT, Julian S., *Alcuni principi di strategia marittima*, Roma, Ufficio storico della Marina militare, 1995 (ed. or.: *Some Principles of Maritime Strategy*, London, Longmans, Green & Co., 1911).
- CRESTI, Federico, «Il Maghreb centrale agli inizi del XVI secolo: strutture politiche, economie urbane e territorio nella Descrizione dell’Africa di Giovanni Leone Africano», *Africa: Rivista trimestrale di studi e documentazione dell’Istituto Italo-Africano*, 2, 53 (1998), pp. 218-238.
- DAMONTE, Vincenzo, «I Clavesana vendono Diano a Genova (dopo averla “donata” ai Dianesi). Storia di un puzzle del XIII secolo», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 23-24 (2000-2001), pp. 55-65.
- DE MAESTRI, Riccardo, «Opere di difesa del secolo XVI nella riviera di ponente», *Quaderno dell’Istituto di Elementi di Architettura e Rilievo dei Monumenti*, 5 (1971), pp. 1-118.
- DE MORO, Gianni, «Organizzazione della difesa costiera dianese nel 1558», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 5 (1982), pp. 63-66.
- DEFFERRARI, Ettore, «La pesca del corallo nel 1600. Il barcarezzo Diano-Cervo-San Bartolomeo», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 6 (1983), pp. 54-56.
- DELLEPIANE Riccardo, GIACOMONE PIANA Paolo, *Militarium. Fonti archivistiche e bibliografia per la storia militare della Repubblica di Genova (1528-1797), della Repubblica Ligure (1797-1805) e della Liguria napoleonica (1805-1814)*, Savona, Daner, 2004.

- DRAGO, Margherita, «Notizie seicentesche sui corallini dianesi tratte dal primo libro dei conti della chiesa di Sant'Antonio del Borgo della Marina», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 3 (1980), pp. 24-28.
- FAVARÒ, Valentina, *La modernizzazione militare nella Sicilia di Filippo II*, Palermo, Quaderni – Mediterranea. Ricerche storiche, 2009.
- FEDOZZI, Giorgio, «20 maggio 1557: un giorno da eroi», in AA.VV., *Cervo. Un mosaico tra mare e cielo*, Imperia, Grafiche Amadeo, 2007, pp. 76-77.
- *Corsari e pirati in Liguria. Le scorrerie dei predoni turchi e barbareschi, i saccheggi, le deportazioni, la schiavitù e i riscatti*, Imperia, Dominici editore, 1998.
 - «La “forteza” di Diano San Pietro», *A vuxe de Cà de Puiö*, 9 (1990), pp. 18-27.
 - *La pirateria in Liguria: i corsari turchi e barbareschi*, Imperia, Dominici editore, 1988.
- FOLCO, Ornella, «Organizzazione militare e fortificazioni della riviera di ponente (1597-1605)», in R. BELVEDERI (cur.), *Genova. La Liguria e l'Oltremare tra medioevo ed età moderna. Studi e ricerche d'archivio*, Vol. I, Genova, Fratelli Bozzi, 1974, pp. 296-335.
- GIACCHERO, Giulio, *Pirati barbareschi, schiavi e galeotti nella storia e nella leggenda ligure*, Genova, SAGEP, 1970.
- GRAZIANI, Antoine M., *Naissance d'une cité: Porto-Vecchio*, Ajaccio, Piazzola, 2014.
- GRENDI, Edoardo, *Il Cervo e la Repubblica. Il modello ligure di antico regime*, Torino, Einaudi, 1993.
- HEERS, Jacques, *I Barbareschi. Corsari del Mediterraneo*, Roma, Salerno Editrice, 2003.
- LENCI, Marco, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci editore, 2006.
- MANTRAN, Robert (cur.), *Storia dell'Impero ottomano*, Lecce, Argo Editrice, 1999.
- PACINI, Arturo, «Desde Rosas a Gaeta». La costruzione della rotta spagnola del Mediterraneo occidentale nel XVI secolo, Milano, Franco Angeli, 2013.
- PAZZINI, Nadia, *Torri antibarbaresche della Riviera dei fiori*, Diano Marina, Ennepilibri, 1996.
- PELLEGRINI, Marco, *Guerra santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Bologna, Il Mulino, 2015.
- RICCI, Giacomo, «La popolazione dianese dal 1500», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 32 (2009), pp. 99-100.
- ROMERO, Alessandro, «Il baluardo antibarbaresco della Marina di Diano (1557)», *Communitas Diani - Rivista periodica di studi storici e artistici*, 9-10 (1986-1987), pp. 5-10.
- SETTIA, Aldo A., *Rapine, assedi, battaglie. La guerra nel Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 2002.

TENENTI, Alberto, *I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento*, ESI, Napoli, 1960.

- «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in A. MATTONE e P. SANNA (cur.), *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo: storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Sassari, Edizioni Gallizzi, 1994, pp. 311-318.
- *Venezia e i corsari: 1580-1615*, Bari, Laterza, 1961.

VARRIALE, Gennaro, *Arrivano li Turchi. Guerra navale e spionaggio nel Mediterraneo (1532-1582)*, Novi Ligure, Città del silenzio edizioni, 2014.

VINZONI, Matteo, *Il dominio della Serenissima Repubblica di Genova in terraferma*, Novara, Ist. Geogr. De Agostini, 1955.

VINZONI, Matteo, QUAINI, Massimo, *Pianta delle due riviere della Serenissima Repubblica di Genova divise ne' Commissariati di Sanità*, Genova, Sagep Editrice, 1983.

*L'evoluzione tattica della marina inglese
alla vigilia della Seconda guerra anglo-olandese*

Il processo di formalizzazione della linea di fila

di MARCO MOSTARDA

ABSTRACT – The essay aims at retracing the tactical evolution in the english approach to naval warfare from the foundation of a standing Navy Royal by king Henry VIII, through the 1588 Armada Campaign and the 1652-54 First Anglo-Dutch War, until the Stuart Restoration and the Fighting Instructions issued on the eve of the Second Anglo-Dutch War in 1665. Special attention is devoted to the process of formalization of the line ahead, in an attempt to identify the historical and intellectual foundations of this tactical formation destined to radically influence naval cinematics in the Age of Sail. Despite a well-known body of primary sources devoid of any significant new archival discovery, a fresh interpretation of such records – often fragmentary and puzzling – capable of benefitting from the results of the most recent scholarship, is much needed in order to achieve a better understanding of the broad features of naval warfare, its limits and possibilites, during the period ideally comprised between the Armada Campaign and the battle of Trafalgar.

KEYWORDS – FIGHTING INSTRUCTIONS, LINE AHEAD, NAVAL ARTILLERY, ARMADA CAMPAIGN, ANGLO-DUTCH WARS

Le prime istruzioni tattiche

Il singolo maggior contributo delle guerre anglo-olandesi all'evoluzione dell'arte della guerra navale è senza dubbio rappresentato dalla stabile adozione e dal perfezionamento della linea di fila (*line ahead*) come formazione tattica fondamentale, destinata a rimanere tale per tutto il resto dell'età velica ed oltre, nel pieno dell'epoca della propulsione a vapore sino a Tsushima e allo Jutland. Il processo che portò alla sua affermazione risulta però notoriamente nebuloso, e la sua primigenia adozione in occasione della battaglia del Gabbard del

2 Giugno 1653¹ dovette essere necessariamente preceduta da un periodo di sperimentazione tattica sfortunatamente poco illuminato dalla scarsità della documentazione in nostro possesso. In altri termini, resta da stabilire con maggiore precisione, rispetto a quanto comunemente tentato, il come ed il perché gli inglesi si distaccassero da una pratica della guerra sul mare incentrata sull'abbordaggio – comunemente accettato e praticato dagli olandesi ancora all'epoca del primo conflitto del 1652 – per porre particolare enfasi sulla potenza di fuoco di cui la linea di fila costituiva la modalità di massimo esercizio. Ancora nelle istruzioni tattiche di Lord Lisle dettate nel 1545 la flotta inglese si presenta organizzata in una formazione compatta, articolata in *battails*² non dissimilmente da un esercito medievale, con un'avanguardia ed una retroguardia disposte in linea di fronte e profonde diversi ranghi: le disposizioni specificamente impartite per il combattimento sono alquanto laconiche, insistendo soprattutto sulla necessità delle singole unità di mantenersi perfettamente in linea distanziate di un «*half-cable*»³ l'una dall'altra. È logico concludere che questa formazione dovesse poi scontrarsi col nemico secondo le modalità già specificate attorno al 1530 da sir Thomas Audley: ovvero intersecando “a pettine” – per così dire – l'opposta linea di fronte, onde portarsi al fianco dei legni avversari

- 1 A meno di casi specifici segnalati nel corso della trattazione – come nella citazione di documenti di provenienza olandese – tutte le date sono in *Old Style* conformemente al calendario giuliano ancora in uso in Inghilterra.
- 2 L'avanguardia, nota Julian Corbett, era somigliante ad un «blunt wedge» – un cuneo smussato – su tre ranghi; inevitabile il parallelismo con la formazione assunta nel 1588 dall'Armada spagnola, solitamente descritta in forma di mezzaluna e ben illustrata dalle famose incisioni di Robert Adams a corredo della *Expeditionis Hispanorum in Angliam vera descriptio. Anno Do: MD LXXXVIII*, London, 1590. La formazione dell'Armada ha spesso destato la curiosità della storiografia di lingua inglese come qualcosa di inusuale: Parker si spinge sino a rintracciarne la genesi nelle modalità di organizzazione delle *flotas* spagnole delle Indie, che navigavano solitamente con un corpo centrale di mercantili protetto da due ali di navi da guerra, cfr. Colin MARTIN, Geoffrey PARKER, *The Spanish Armada*, Manchester, Manchester University Press, 1999, p. 162. La spiegazione è ovviamente plausibile, ma sono incline a credere che allorché Medina Sidonia illustrò a Filippo II la formazione divisata dai suoi piani nella lettera del 28 Maggio 1588, egli si appoggiasse a schemi tattici ben rodati presso le marine meridionali e noti anche a quelle settentrionali, come le superstiti istruzioni inglesi della prima metà del XVI secolo parrebbero suggerire; non sul solo sistema di convogli recentemente messo a punto dalla Spagna, né ispirandosi al solo retaggio plurisecolare costituito dalle tattiche impiegate dalle squadre di galee mediterranee. Su Corbett, cfr. Julian S. CORBETT, *Fighting Instructions, 1530-1816*, London, Publication of the Navy Records Society, vol. XXIX, 1905, p. 19.
- 3 CORBETT, cit., p. 22. Il *cable* è un'unità di misura della distanza equivalente a 608 piedi nell'uso inglese (circa 185 m); mezzo *cable* corrisponde pertanto a circa 92 m.

per procedere all'abbordaggio, ponendo ben attenzione a che ciascuna unità della propria formazione si scontrasse con unità nemiche di analoga potenza⁴. Le più antiche ordinanze tramandateci, ovvero i succitati ordini alla flotta impartiti da Audley attorno al 1530 e le due ordinanze di Lord Lisle dell'Agosto del 1545, sembrerebbero pertanto suggerire che, quantomeno sino al 1570, l'approccio inglese alla guerra sul mare non dovesse distinguersi significativamente né da quello dei regni meridionali (Spagna, Portogallo), né da quello del suo più immediato nemico costituito dalla monarchia francese; anzi, le istruzioni del 1545 – nel loro prevedere l'aggiunta di due ali costituite da galee al corpo di battaglia centrale di bastimenti a vele quadre⁵ – evidenziano, per contro, l'influenza di mezzi e tattiche proprie del mondo mediterraneo, compreso l'annoso dilemma su come armonizzare le componenti a vela ed a remi della flotta già postosi con forza nel caso veneziano⁶. Rimane pertanto il quesito riguardo al dove collocare il discrimine fra ordinamenti ancora prettamente medievali e nuovi schemi tattici rispondenti alle possibilità offerte dalla crescente potenza di fuoco; domanda cui si è solitamente risposto proponendo il 1588 come data spartiacque sebbene, come si vedrà, anche questa soluzione comporti un certo numero di congetture. Alle prese col dilemma di dover far fronte ad una flotta – quella spagnola – che imbarcava le migliori fanterie dell'epoca, gli inglesi si trovarono con tutta evidenza costretti a rinunciare alla prassi dello scontro a distanza serrata seguito dall'abbordaggio; tattica cui pur sino ad allora avevano aderito, ma che in tali circostanze li avrebbe visti probabilmente soccombere⁷. Da qui la necessità di impostare l'azione sul duello balistico, sì da neutralizzare il vantaggio detenuto dall'avversario. Troverebbe così smentita l'assunto corbettiano secondo cui sarebbero stati proprio i progressi compiuti dagli inglesi

4 *Audley's Fleet Orders*, in CORBETT, cit., p. 15.

5 *Lord Lisle, No. 1* e *Lord Lisle, No. 2*, in CORBETT, cit., pp. 20-24. La prima ordinanza contiene un vero e proprio ordine di battaglia elencante i nomi delle singole unità, con il corpo centrale costituito su tre ranghi (*ranks*), più due *oared wings* costituite in realtà da una combinazione di bastimenti a remi e a vele quadre.

6 Guido CANDIANI, *I vascelli della Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti, 2009, pp. 5-6. Indicativo, a tal proposito, l'utilizzo delle quattro barze veneziane alla battaglia di Zonchio del 1499. Esse si rivelarono difficili da manovrare, nonché da coordinare con il naviglio sottile, e ben due andarono perdute nell'esplosione dei magazzini della grande nave ottomana da 3.000 botti che avevano ingaggiato a distanza serrata.

7 Tale era anche la posizione di Tunstall, ideale prosecutore degli studi di Corbett sull'evoluzione tattica navale nell'età velica. Cfr. Brian TUNSTALL, Nicholas TRACY (Ed.), *Naval Warfare in the Age of Sail, 1650-1815*, Annapolis, Naval Institute Press, 1990, p. 11.

nella fonditura del ferro e nella disciplina di tiro – e non l'urgenza di trovare soluzione ad un problema tattico contingente – a determinare per logica conseguenza il sopravvento dell'azione di fuoco sull'abbordaggio⁸: caposaldo storiografico iterato piuttosto pigramente per oltre un secolo, nonostante che già nel 1965 Carlo Cipolla fosse intervenuto sul versante tecnologico della diatriba, notando come l'artiglieria in ferro che l'Inghilterra si diede a produrre in gran copia a partire dagli anni '40 del XVI secolo avesse ancora prestazioni balistiche e durevolezza ben inferiori rispetto alla coeva artiglieria in bronzo⁹. A mio parere dovette più tosto accadere, come testé suggerito, che sotto la minaccia spagnola gli inglesi prendessero infine a capitalizzare le possibilità offerte dalle precedenti innovazioni tecnologiche, sino ad allora mai pienamente messe a frutto da una dottrina tattica di segno fortemente conservatore. Nell'ambito dell'artiglieria navale gli inglesi, ad esempio, potevano vantare sugli spagnoli un rilevante vantaggio qualitativo in termini di mobilità dei singoli pezzi – con quanto ne consegue in velocità di caricamento e quindi cadenza di fuoco – grazie all'adozione di più maneggevoli ed affidabili affusti su quattro ruote piene invece delle tradizionali due ruote a raggi ancora in uso nella marina spagnola: pure una simile innovazione, evidentemente introdotta già prima del 1545 secondo quanto testimoniato dai preziosi reperti provenienti dal relitto della *Mary Rose*¹⁰ (affondata nel Solent il 19 Luglio 1545), aveva mancato di ispirare nuovi ordinamenti tattici improntati ad una disciplina di fuoco infine svincolata da una funzione intesa come propedeutica all'abbordaggio. A torto, stando al-

8 CORBETT, cit., p. 28.

9 Carlo M. CIPOLLA, *Vele e Cannoni*, Bologna, Il Mulino, 1999, pp. 21-23. Il progresso tecnico dei fonditori inglesi è da intendersi pertanto in termini relativi, come capacità di realizzare finalmente pezzi d'artiglieria in ferro colato che non si fessurino con l'uso prolungato, sebbene questi vantino ancora prestazioni balistiche scadenti se paragonate a quelle dei cannoni in bronzo. Al prezzo di una qualità inferiore i vantaggi erano d'altronde molteplici: l'artiglieria in ferro costava un terzo di quella in bronzo ed in un'epoca in cui tutti i paesi europei dipendevano – con la notevole eccezione della Svezia – da forniture estere o per il rame, o per lo stagno, l'Inghilterra poteva affrancarsi, ricorrendo al ferro, da codesta dipendenza e dalle sue implicazioni strategiche specie in tempo di guerra. Ciò nondimeno il bronzo continuò ad essere considerato una scelta di qualità negli armamenti navali almeno per un altro secolo e come tale riservato ad armare le *prestige ships*. Per esplicito ordine di re Carlo I, ad esempio, la grande *Sovereign of the Seas* nel 1638 ricevette 104 cannoni in bronzo: cfr. John MCKAY, *Sovereign of the Seas 1637. A Reconstruction of the Most Powerful Warship of its Day*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2020, pp. 136; Rif WINFIELD, *British Warships in the Age of Sail, 1603-1714*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2009, p. 5.

10 MARTIN, PARKER, cit., pp. 32-33. David CHILDS, *Tudor Sea Power. The Foundation of Greatness*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2009, p. 62.

le prove in nostro possesso, si riterrebbero le innovazioni tattiche come inevitabilmente conseguenti a quelle tecnologiche¹¹. Al contrario, gli ordinamenti di Lord Lisle del 1545 riecheggiano quelli del 1530¹² ed essi sono a loro volta ripresi dalle istruzioni di sir William Wynter del 31 Marzo 1558: in questi ultimi – e nella generale e disorganica commistione di ordinanze tattiche, disciplinari e di navigazione che contraddistingue le istruzioni dell'epoca – gli unici due articoli dedicati al combattimento sono significativamente incentrati sull'abbordaggio e le precauzioni da prendere in preparazione ad esso¹³, mentre neanche una parola è spesa sull'impiego dell'artiglieria. Una testimonianza, quest'ultima, di grande interesse, giacché nell'assenza di regolamenti tattici risalenti al periodo della marina elisabettiana l'ammiraglio Wynter, che prese parte alla campagna dell'Armada alzando le proprie insegne sulla *Vanguard*, costituisce uno dei pochissimi trait d'union fra quel fatto d'arme e le ordinanze che sappiamo essere state in vigore trenta anni prima. Dopo di esso si apre lo spiacevole vuoto documentario che tornerà ad essere colmato solo nel 1617 – ormai in piena epoca Stuart – dalle istruzioni alla flotta vergate sotto il nome di sir Walter Raleigh: considerate in genere come le disposizioni che più da presso dovrebbero rispecchiare le tattiche in uso all'epoca della campagna del 1588¹⁴,

11 Se così fosse, la grande potenza di fuoco dei vascelli a due e tre ponti allineati dagli inglesi sin dalla Prima guerra anglo-olandese del 1652-54 dovrebbe necessariamente postulare l'adozione della linea di fila, unica in grado di porre pienamente a frutto un tale peso di bordata. Per contro, assistiamo alla prima adozione della «line ahead» solo dopo più di un anno di scontri; ed essa sembrerebbe per giunta costituire un esperimento isolato – pendenti ancora i dubbi di cui si darà conto più oltre circa la formazione tattica adottata alla battaglia di Scheveningen – quasi che gli inglesi stentino a tirare le somme dagli ammaestramenti tattici di giornate come quella del Gabbard.

12 *The Fighting Instructions*, in CORBETT, cit. pp. 22-23.

13 Julian S. CORBETT, *Addenda to vol. XXIX*, in *Signals and Instructions, 1776-1795*, London, Publication of the Navy Records Society, vol. XXXV, 1908, p. 366.

14 CORBETT, *Fighting Instructions*, cit., pp. 31-35. TUNSTALL, cit., p. 11. Corbett osserva come le istruzioni di Raleigh riprendano – ampliandole – quelle di un trattatello (contenuto nel BRITISH MUSEUM, *Lansdowne MS 213*) a firma di un certo William Gorges, figlio dell'omonimo ammiraglio incaricato nel 1578 di sventare la paventata spedizione in Irlanda capeggiata da Thomas Stucley e sovvenzionata da papa Gregorio XIII. Poiché un'annotazione premessa agli ordini elencati in appendice ne ipotizza la composizione ad uso «by an admiral in conducting a fleet through the Narrow Seas [...] bound for serving on the west part of Ireland», se ne deduce che Gorges dovesse avere in mente proprio l'azione del 1578, durante la quale aveva militato agli ordini del padre a bordo del galeone da 40 cannoni *Dreadnought*, il primo dei famosi *race-built galleons* ad essere impostato sugli scali a Deptford nel 1573. Sebbene nessuna prova incontrovertibile esista in merito, è nondimeno plausibile che le istruzioni di combattimento stilate da Gorges junior e poi riprese da Raleigh (che di Gorges senior era cugino)

queste contengono finalmente elaborate indicazioni concernenti l'azione di fuoco. All'articolo 29 si sancisce per la prima volta la necessità di mantenersi sopravvento al nemico, cardine di tutta la successiva dottrina tattica inglese sino all'avvento della propulsione a vapore: se ci si trovasse sottovento al nemico, si dovrebbe pertanto manovrare virando di bordo in prora sino a guadagnare il sopravvento (unica posizione, si lascia intendere, capace di garantire la massima libertà di manovra). Il favore del vento è essenziale per portare ad effetto la tattica d'attacco descritta nel paragrafo successivo: guidata dalla nave di bandiera dell'ammiraglio o del viceammiraglio, la flotta dovrà serrare le distanze sulla nave o sulle navi nemiche più sopravvento e, a turno, scaricarvi contro i propri pezzi prodieri e quindi quelli di murata alla distanza di un tiro di moschetto, per poi virare di bordo e così sottoporre la sezione della flotta avversaria su cui gravita l'attacco ad un fuoco incessante man mano che le unità si avvicindino al tiro¹⁵. È evidente che all'atto di mettere in pratica questa manovra le navi debbano abbandonare la linea di fronte e disporsi, sia pure in successione, in una rudimentale linea di fila; ed è parere di chi scrive che una simile tattica, ripetuta nel tempo contro avversari alla cui minaccia di abordaggio non ci si voleva esporre, abbia costituito l'antecedente su cui l'allora «*Navy Royal*» si basò all'atto di formalizzare infine la linea di fila come formazione tattica fondamentale della guerra navale. Ciò concorrerebbe a spiegare il carattere a prima vista repentino della comparsa della *line ahead* nel giugno del 1653, quasi che essa si materializzasse dal nulla ed in controtendenza rispetto a quanto sino ad allora praticato, e soprattutto senza una lunga fase di sperimentazione che potesse dar conto dell'immediato successo riscontrato dalla sua adozione.

rispecchiassero ordinamenti tattici realmente in uso quantomeno sin dalla fine del 1570, e ciò a prescindere che il trattatello, nel suo complesso, sia da datare al 1618-19 secondo quanto suggerito dalla dedica a George Villiers, 1st Duke of Buckingham e dal 1619 nuovo *Lord High Admiral*. La totale inesperienza di Raleigh in materia di combattimento navale – ed in generale di arte marinaresca – deporrebbe peraltro a favore dell'idea che egli abbia esemplato da altra fonte le disposizioni poi tramandate sotto il suo nome.

- 15 *Orders to be observed by the commanders of the fleet*, in CORBETT, cit., p. 42: «[...] the whole fleet shall follow the admiral, viceadmiral, or other leading ship within musket shot of the enemy; giving so much liberty to the leading ship as after her broadside delivered she may stay and trim her sails. Then is the second ship to tack as the first ship and give the other side, keeping the enemy under a perpetual shot.» Il passo qui citato rispecchia peraltro abbastanza fedelmente l'andamento della battaglia di Gravelines dell'8 Agosto 1588, allorquando gli inglesi, col favore del vento, attaccarono la sezione più sopravvento della formazione spagnola tentando di tagliarla fuori dal grosso della flotta: cfr. MARTIN, PARKER, cit., p. 177.

L'azione delle artiglierie nella campagna del 1588

Restano ora da valutare i risultati della nuova enfasi posta sull'azione delle artiglierie che, riguardo alla campagna navale del 1588, sappiamo non essere stati particolarmente incoraggianti: nonostante il pesante armamento sfoggiato dai principali galeoni inglesi¹⁶ l'incessante tiro cui i bastimenti spagnoli furono soggetti sortì effetti tutt'altro che decisivi¹⁷. Occorre tuttavia sgombrare il campo da un malinteso, ovvero che il tiro dei pezzi imbarcati fosse inteso ad affondare un'unità nemica o distruggerla, cosa che equivarrebbe a proiettare anacronisticamente le possibilità dei moderni mezzi di offesa navale su artiglierie i cui limiti erano ben noti ai contemporanei. Ancora una volta, a chiarire le reali finalità del tiro navale, ci soccorrono le ordinanze del 1617 ove esse statuiscono che il fuoco è destinato a demolire le navi del nemico o, quantomeno, costringerle a poggiare, esponendole nella virata al rischio di collisione e così gettando la loro formazione nella più completa confusione¹⁸. L'estrema difficoltà di affondare una robusta nave da guerra a fronte delle scadenti prestazioni balistiche delle coeve artiglierie rimarrà una costante per tutta l'epoca della marineria velica ed il suggerimento è pertanto di grande buon senso, a meno di colpi fortunati, tali da appiccare un incendio e provocare magari l'esplosione dei magazzini, la migliore soluzione appare quella di sfruttare i principali difetti delle dense

16 MARTIN, PARKER, cit., p. 36. Nel moderno calcolo dei coefficienti di carico per le unità del periodo si conclude che i galeoni inglesi allocassero fra l'8% e l'11% del proprio tonnellaggio nominale per l'armamento, contro il 4% delle unità dell'Armada. Si badi a considerare che le navi dell'epoca erano classificate in base alla stazza nominale e non, come accade nel caso delle moderne unità da guerra, al dislocamento. Se calcolati sulla base di quest'ultimo tali coefficienti sarebbero ben più bassi.

17 Jan GLETE, *La guerra sul mare, 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010, p. 232. Nel corso della sola battaglia di Portland Bill del 3 Agosto il San Juan di Recalde ed il San Martín di Medina Sidonia incassarono, rispettivamente, 200 e 130 proietti inglesi, riportando avarie trascurabili: cfr. MARTIN, PARKER, cit., p. 158.

18 CORBETT, cit., p. 42: «This you must do upon the windermost [weathermost] ship or ships of an enemy, which you shall either batter in pieces, or force him or them to bear up and so entangle them, and drive them foul one of another to their utter confusion» A mio parere con il *batter to pieces* si fa riferimento non allo scafo, ma agli alti castelli di prora e poppa caratterizzanti le navi dell'epoca, che potevano effettivamente collassare se sottoposti ad un tiro prolungato: qualcosa del genere dovette accadere nel corso della battaglia di San Juan de Ulúa del 1568, allorché le sovrastrutture della Capitana della squadra spagnola crollarono sotto il tiro concentrato delle navi di Hawkins. Cfr. CHILDS, cit., p. 210; *The Travailes of Job Hortop* etc., in Richard HAKLUYT (Ed.), *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation* etc., vol. 3, London, George Bishop, Ralph Newberie and Robert Barker, 1599, p. 490.

formazioni navali allora in voga: sottoporre i bastimenti avversari ad un tiro sufficientemente intenso da costringerli ad accostare e così esporli al rischio di sinistri. In quest'ultimo caso i danni non erano causati tanto dall'urto degli scafi, ma dall'impigliarsi delle manovre e delle alberature, che dovevano essere tempestivamente districate. Se ciò non accadeva, allorché le navi tornavano a scostarsi i cavi si strappavano, le vele si laceravano, pennoni e financo alberi potevano spezzarsi, arrecando danni tali da poter pregiudicare la loro capacità di manovrare ed esponendole al rischio di essere circondate e abbordate o, peggio, di essere gettate in costa. La campagna del 1588 è ricca di testimonianze da parte spagnola che ben riflettono l'impressione destata dal tiro inglese, concentrato all'altezza della linea di galleggiamento così da sconnettere il fasciame e creare delle vie d'acqua; tattica peraltro ampiamente anticipata da Filippo II nei suoi dispacci al Medina Sidonia, sintomo che Madrid era ben informata sui piani ed i mezzi del nemico¹⁹: pure occorre ricordare che, a prescindere dalla drammaticità dei resoconti, l'azione di fuoco inglese non si proponeva il tanto ambizioso obiettivo di pervenire all'affondamento del naviglio nemico. I motivi, piuttosto, paiono in linea con quelli sopra esposti: aprire delle falle nel fasciame, sconnetterne le intestature, implicava che una parte dell'equipaggio dovesse essere sottratta ai posti di combattimento e, soprattutto, alle proprie mansioni alle manovre per mettere in funzione le pompe di sentina. Tanto maggiori i danni, tanto maggiore l'aliquota di equipaggio destinata alle pompe, tanto maggiore – in conseguenza – lo scadimento delle capacità combattive e, soprattutto, di manovra dell'unità a tutto vantaggio degli avversari. Questa realtà, valida nel 1588, lo sarà ancora all'epoca delle guerre anglo-olandesi ed oltre. Va accreditato alla notevole abilità marinaresca dei tanto bistrattati equipaggi dell'Armada che nemmeno questi mezzi riuscissero a compromettere la tenuta della formazione

19 Il galeone di Ragusa da 800 ton San Juan de Sicilia, appartenente alla Squadra del Levante di Martín de Bertendora aveva ricevuto molti colpi «al di sotto della linea di galleggiamento in posti difficili da riparare»; la Santa Ana, il grande galeone da 1.200 ton su cui alzava le proprie insegne don Miguel de Oquendo, ammiraglio della Squadra di Guipúzcoa, era stato sventrato dai colpi nemici tanto che «le pompe stavano lavorando notte e giorno»: cit. in PARKER, MARTIN, cit., p. 179; Angus KONSTAM, *Sovereigns of the Seas. The Quest to Build the Perfect Renaissance Battleship*, Hoboken, John Wiley & Sons, 2008, p. 215. Quanto alla lettera in cui Filippo II anticipa la tattica inglese – sia pure peccando di ingenuità col credere che essa sia effettivamente volta all'affondamento del naviglio avversario e non alla compromissione delle sue capacità di manovra e difesa – egli scriveva al Medina Sidonia che «[...] il nemico impiega la sua artiglieria per produrre un tiro basso e così affondare le navi avversarie; e voi dovrete prendere quelle precauzioni che riterrete necessarie a tal riguardo». Il documento (ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS, *Estado*, 165/104-14) è citato per esteso in PARKER, MARTIN, cit., pp. 139-40.

spagnola: essa, dopo un iniziale sbandamento, superò anche l'attacco condotto dai brulotti inglesi nella notte fra il 28 e il 29 Luglio. Contro una certa vulgata storiografica ancora incline ad attribuire carattere di decisività a questo attacco incendiario – e a vedere in Gravelines un netto successo tattico colto dalla flotta inglese – è opportuno ribadire che non fu esso a determinare da solo il fallimento ultimo della campagna navale spagnola, il quale si produsse invece al livello strategico per le note (e mai risolte) difficoltà di coordinamento fra la flotta del Medina Sidonia e l'esercito del Parma²⁰. Se si è sinora insistito sugli eventi del 1588 è perché essi, una volta spogliati di tutta una serie di singolari travisamenti di cui si è cercato di dare brevemente conto, gettano le fondamenta di molti di quei tratti che caratterizzeranno la futura guerra navale fra Inghilterra e Province Unite: già nel conflitto anglo-spagnolo troviamo forme embrionali dell'impiego della linea di fila in battaglia, l'efficacia del tiro di artiglieria nel frustrare le tat-

20 Per una interpretazione classica, cfr. Garrett MATTINGLY, *L'invincibile Armada*, Torino, Einaudi, 1967, pp. 249-256; il capitolo dedicato a Gravelines è programmaticamente intitolato "Lo schieramento infranto". Per una lettura che tiene conto delle più recenti acquisizioni storiografiche in materia si veda, ad esempio, l'osservazione di passata formulata in Phillip WILLIAMS, *Empire and the Holy War in the Mediterranean. The Galley and Maritime Conflict between the Habsburgs and Ottomans*, London-New York, I. B. Tauris, 2014, pp. 228-29, ove si riconosce alle ricerche d'archivio di José Louis Casado Soto il merito di aver rivoluzionato la nostra comprensione degli eventi del 1588: purtroppo non sono ancora molti gli studi di area anglosassone ad essersi liberati di consolidati cliché storiografici. Quantunque l'Armada fallisse al livello strategico a causa di piani singolarmente mal congegnati, nessuno scontro tattico fu capace di averne ragione: la battaglia di Gravelines si rivelò tutt'altro che decisiva, arrecando alla flotta spagnola danni complessivamente limitati; tant'è che questa, recuperata la propria formazione, offrì battaglia alla flotta inglese per ben tre giorni consecutivi. Gli inglesi, saggiamente, rifiutarono: in quelle nove ore di scontri i venti avevano già spinto la formazione spagnola sino all'altezza di Ostenda e frustrato qualsiasi tentativo di ricongiungimento col Duca di Parma. L'impossibilità di procedere allo sbarco degli uomini del Parma su suolo inglese, obiettivo ultimo della *empresa de Inglaterra*, fu sufficiente a decretare il fallimento della spedizione nonostante la flotta rimanesse imbattuta. David Childs, un deciso critico della strategia della marina elisabettiana, si spinge ciò nondimeno sino a parlare di un complessivo fallimento inglese nell'aver ragione dell'Armada, da imputarsi al fatto che la flotta di Howard, composta prevalentemente «da pirati con priorità piratesche», fosse un organismo tutt'altro che coeso e in grado di porre in essere coerenti ed efficaci tattiche di combattimento: queste avrebbero necessariamente previsto il tiro a distanza serrata, subito seguito dall'abbordaggio, laddove sino a Gravelines l'azione inglese si limitò ad un tiro sulla lunga distanza del tutto inefficace. Cfr. David CHILDS, *Pirate Nation. Elizabeth I and her Royal Sea Rovers*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2014, pp. 150-56. È evidente, quanto all'abbordaggio, che gli inglesi avessero solide motivazioni per evitare il contatto coi fanti spagnoli, per cui la sola azione di fuoco privata della decisiva risoluzione solitamente affidata all'arma bianca si rivelò inefficace.

tiche di abbordaggio e la contemporanea constatazione della sua inadeguatezza nel produrre sui legni nemici danni tanto rilevanti da provocarne l'affondamento, se non nel caso di poderose concentrazioni di fuoco lungamente riversate su singoli obiettivi. Inoltre, se si eccettua la breve e mai troppo convinta partecipazione inglese alla Guerra dei Trent'anni nel corso del quinquennio 1625-30, il conflitto con la Spagna costituisce anche l'immediato antecedente ai fatti d'arme della seconda metà del Seicento, dopo il lungo periodo di pace goduto dall'Inghilterra sotto il regno dei primi due Stuart.

Il nebuloso interludio del 1617-1653

Si deve a questo punto dar conto del quarantennio scarso di evoluzione tattica e normativa intercorrente fra le ordinanze di Raleigh e la sicura adozione della *line ahead*: periodo che si presenta, malauguratamente, ancora una volta lacunoso dal punto di vista documentario. Le istruzioni impartite dal futuro Lord Wimbledon alla flotta nel 1625 in previsione della spedizione contro Cadice non fanno che riecheggiare gli ordinamenti tattici del 1617, sottolineando ancora una volta la necessità di attaccare battaglia solo godendo del favore del vento e dirigendo l'attacco contro la sezione più sopravvento della formazione avversaria, con le navi che si alterneranno al tiro di modo da tenere il nemico sotto un fuoco continuo: significativamente si fa ancora menzione all'abbordaggio – sia pure in un breve cenno atto a regolarne le modalità di attuazione – sintomo che la marina inglese era ancora lungi dal rompere definitivamente con le prassi continentali della guerra sul mare²¹. Ancor più significativo il fatto che, per la seconda volta nelle ordinanze inglesi, compaia un embrionale ordine di battaglia e stavolta esulante dalla tradizionale organizzazione in *battails* ereditata dalle prassi tardo-medievali della guerra sul mare: esso deve presumibilmente ricondursi al background militare di Wimbledon ed all'esigenza di conferire un approccio più sistematico all'ancora confuso regno della tattica navale. All'art. 17 fa così la sua prima comparsa una suddivisione della flotta in tre squadre contrassegnate dai colori rosso, blu e bianco delle bandiere issate in testa agli alberi. Distinzione qui ancora contingente, ma destinata in un prossimo futuro a divenire organica²². Né sarà l'ultima volta che ufficiali tratti dall'esercito, sconcertati da una certa approssimazione empirica ancora dominante la guerra

21 LORD WIMBLEDON, *A copy of those instructions*, in CORBETT, cit., p. 59-60.

22 LORD WIMBLEDON, *Ibid.*, in CORBETT, cit. p. 55.

sul mare in quanto avvezzi ad ordinamenti più rigorosi di quelli della marina,²³ decideranno di imprimere a quest'ultima specifiche tendenze evolutive: sarà anche in virtù dell'esperienza e della particolare perizia artiglieresca dei *Generals at Sea* posti al comando della flotta del Commonwealth che la marina sarà in grado di compiere significativi passi in avanti nella stabile e organica adozione della *line ahead*, unica formazione in grado di assicurare un pieno sfruttamento della potenza di fuoco²⁴. I restanti ventiquattro anni di regno di Carlo I Stuart (asceso al trono nello stesso anno della spedizione contro Cadice) sono, purtroppo, poco o punto documentati, se si eccettuano i trentaquattro articoli – di cui soltanto uno dedicato alla tattica navale – dettati da Lord Lindsey per il disciplinamento della prima *Ship-Money Fleet*²⁵ salpata il 17 Maggio 1635 al fine di

23 Nicolas A. M. RODGER, «The Development of Broadside Gunnery, 1540-1650», *The Mariner's Mirror*, 82, 3 (1996), p. 310.

24 Converrà notare come tale evoluzione fosse probabilmente più accidentale che scientemente ricercata; la nomina dei *Generals at Sea* aveva infatti motivazioni primariamente politiche, puntando a portare un organismo – quale era la marina – sulla cui fedeltà era legittimo dubitare sotto il controllo di ufficiali dalle impeccabili credenziali repubblicane. Ciò nondimeno vi è un generale accordo da parte della moderna storiografia nel continuare a considerare le *Instructions* del 1653 – di cui si parlerà estesamente più oltre – come un momento di svolta nell'evoluzione della tattica navale: James R. Jones, in ID., *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century*, New York – London, Routledge, 2013 (1996), p. 128, parla di «a most momentous development: they were the initial step in developing the classic eighteenth-century technique of the British Navy»; Nicholas A. M. Rodger, in ID., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, New York – London, W. W. Norton & Company, 2006, p. 17, riconosce come «these orders are the first clear evidence of the line of battle, the classic fighting formation of sailing warships arranged in a single straight line, the better to deploy their gunfire». Parlare di *line of battle* e non semplicemente di *line ahead* pone ulteriormente l'accento sul carattere stabile e organico dell'adozione della linea di fila in relazione alle ordinanze del 1653: forme rudimentali di linea di fila, come già visto, erano state praticate dagli inglesi quantomeno sin dall'epoca della campagna del 1588, ma senza che una loro adozione ad hoc si traducesse in un sistema tattico ben formalizzato. Secondo una distinzione formulata dallo stesso Rodger in ID., «The Development of Broadside Gunnery», cit., quella adottata per la prima volta dagli inglesi all'epoca della Prima guerra anglo-olandese sarebbe più tosto una linea di battaglia in quanto «the line of battle is of course a form of line ahead, but a very specific form, in which an entire fleet forms a single, straight line, in predetermined order».

25 Prendono il nome di *Ship-Money Fleets* le spedizioni organizzate a cadenza annuale fra il 1635 ed il 1641 per ordine di Carlo I, al fine di riaffermare la sovranità inglese sui *Narrow Seas* contro i pirati che infestavano quelle acque e i pescherecci stranieri (in particolar modo olandesi) che ne sfruttavano le zone di pesca. Essendo stato il Parlamento – cui competeva la prerogativa di imporre nuove tasse – sospeso sin dal 1629, l'allestimento delle flotte venne finanziato mediante la riesumazione dell'istituto medievale del *Ship-Money*. Questa era una tassa che la Corona poteva riscuotere direttamente dalle comunità costiere senza previa approvazione parlamentare, la quale obbligava dette comunità a fornire un certo numero di ba-



Scuola inglese, XVI secolo, *Navi inglesi
e navi dell'Armada spagnola
in combattimento 1588*

(National Maritime Museum, Greenwich,
London – Public domain)



riaffermare la sovranità inglese sui *Narrow Seas* contro le crescenti interferenze francesi e olandesi²⁶; ad essi fecero seguito, l'anno successivo, le istruzioni di Lord Northumberland, dopo le quali cala sulle ordinanze ufficiali della marina inglese un silenzio destinato ad interrompersi solo all'epoca della Prima guerra anglo-olandese: un vuoto normativo da ricondursi tanto ad un complessivo conservatorismo tattico ispirato alla convinzione che la natura stessa della guerra navale – massime nell'età velica, considerata l'imprevedibilità dei venti – mal si prestasse a direttive dettagliate e stringenti; quanto alla generale scarsità di significativi fatti d'arme tali da imporre la necessità di ripensamenti o adeguamenti della dottrina alle condizioni del campo di battaglia²⁷.

Esordi della Prima guerra anglo-olandese

Come si presentasse l'ordinamento tattico della flotta inglese allo scoppio delle ostilità nel 1652 è per necessità materia di un certo numero di congetture, specialmente dopo il periodo caotico rappresentato dalla guerra civile; né possono soccorrerci argomenti tratti dall'architettura navale in un'epoca in cui, come ho già avuto modo di osservare, la tattica mancava ancora di capitalizzare appieno le possibilità offerte dalla tecnica. Nicholas A. M. Rodger ha argomentato come la prima significativa evoluzione nell'architettura navale presso le potenze dell'Europa settentrionale dovette derivare dalla necessità di venire a capo della minaccia costituita dall'introduzione delle galee mediterranee, munite a prua di pezzi corsieri abbastanza potenti da danneggiare seriamente e financo affondare un massiccio bastimento a vele quadre: minaccia concretizzatasi, per gli inglesi, nel traumatico exploit del 22 Aprile 1513 allorquando una squadra di galee francesi attaccò la flotta di Enrico VIII al largo di Brest, affondando una nave e

stimenti per la loro protezione in tempo di guerra, oppure a pagare l'equivalente del loro allestimento in denaro.

26 Per *Narrow Seas*, su cui l'Inghilterra tradizionalmente rivendicava la propria sovranità, si indicavano il Canale della Manica ed il Mare del Nord meridionale compreso fra la costa inglese e quella olandese (51.3°-53.5° N).

27 L'art. 10 delle istruzioni dettate da Lord Northumberland recita testualmente: «The uncertainty of a sea fight is such that no certain instructions can be given by reason; till we come to it we know not how the enemy will work, and then (as often befalls) one ship will becalm another and some not possible to luff or bear up as they would because of ships that are near them; and many other accidents which must be left to every captain to govern by his own discretion and valour». Tali istruzioni, tratte dal *Leconfield MS 33*, sono riportate integralmente in TUNSTALL, cit., p. 16.

danneggiandone gravemente un'altra²⁸. La necessità di affrontare le galee alle loro stesse condizioni avrebbe pertanto portato allo sviluppo di unità in grado di montare artiglierie a lunga gittata (principalmente colubrine, mezze colubrine e sacri) in caccia e in ritirata: ma se la seconda condizione poteva essere soddisfatta dal coevo sviluppo dello specchio di poppa sorretto dall'arcaccia, la capacità di sviluppare sufficienti volumi di fuoco in caccia richiedeva invece – sintetizzando brutalmente – la combinazione di una prua bassa e filante ispirata ai modelli mediterranei con la struttura classica di una nave. Ne sarebbe derivato il galeone, almeno per come questo termine è inteso generalmente negli anni compresi fra il 1540 ed il 1570²⁹. L'arco temporale tracciato da Rodger per il prodursi di questa tendenza evolutiva è circoscritto dalla sua stessa osservazione per cui, verso la fine del secolo, i bastimenti inglesi

«had long carried far more heavy guns than they could possibly mount in chase and the remainder were of necessity mounted on the broadside. Occasions would and did occur when these guns could be used to advantage instead of chasers, and in the reports of the last years of the war Englishmen show themselves increasingly aware of their broadside guns»³⁰.

Dopo che, a partire dagli anni '20 del Cinquecento, si era posta una sempre maggiore enfasi sull'*end-on fire*, venendone le costruzioni navali ispirate di conseguenza, sul finire del secolo si sarebbe iniziato ad annettere una crescente importanza ai pezzi di murata, tanto da indurre Rodger a chiosare che

«in material terms, they were ready for the line of battle by the 1580s if not before, in that they already had ships which mounted a majority of their guns (though not usually their heaviest guns on the broadside – but this does not mean that they had yet understood the tactical implications»³¹.

Si potrebbe sostanziare ulteriormente l'osservazione di Rodger secondo il quale, all'epoca della guerra anglo-spagnola, non solo i bastimenti inglesi concentravano la maggior parte dell'armamento lungo le murate, ma che del loro miglior impiego i resoconti degli ultimi anni di guerra mostrino crescente consapevolezza. Oltre ai *Naval Tracts* di William Monson citati a sostegno dall'au-

28 RODGER, «The Development of Broadside Gunnery», cit., p. 303. Per la battaglia di Brest del 1513 cfr. GLETE, *La guerra sul mare*, cit., p. 204.

29 RODGER, cit., p. 306. Per il galeone come tipologia di bastimento caratterizzata dalla capacità di sviluppare un nutrito volume di fuoco in caccia e ritirata, cfr. CHILDS, *Tudor Sea Power*, cit. pp. 67-68.

30 RODGER, cit., p. 316.

31 Id., cit., p. 317.

tore³², vi è almeno un altro autorevole osservatore che, sia pur senza giungere a teorizzare la linea di fila od alcun altro compiuto sistema tattico, opera una netta distinzione fra le possibilità offerte dalla lunga gittata e dalla capacità di penetrazione delle grandi colubrine fisse in caccia e in ritirata, ed il volume di fuoco garantito dai pezzi di murata; e che accorda a questi ultimi – ovvero alla tipologia del cannone propriamente detto – una preferenza derivante da considerazioni sulla loro maggiore facilità di ricarica e brandeggio in conseguenza di una ridotta lunghezza della canna: delle qualità che si può arguire si traducessero in una superiore cadenza di tiro. In virtù delle sue possibili implicazioni in termini di evoluzione dottrinale non è una preferenza di poco momento. John Hawkins, ricapitolando le sfortunate vicissitudini del viaggio del 1593 che avevano portato alla perdita del galeone *Dainty* nella baia di San Mateo (attuale Ecuador) e alla sua stessa cattura da parte degli spagnoli, sosteneva che, fatta eccezione per i pezzi sistemati in caccia e in ritirata, fosse «*most proper*» per una nave disporre di bocche da fuoco a canna corta per le ragioni testé espresse, cui egli aggiungeva il minor peso dei pezzi lungo la murata (con conseguente miglioramento della stabilità trasversale) e la maggiore affidabilità: tanto più lunga la canna, infatti, maggiore lo stress meccanico e termico cui essa era sottoposta durante il tiro, aumentando il rischio di rottura. Per tali motivi, concludendo il ragionamento, egli sentenziava che i pezzi a canna lunga fossero da preferire nelle operazioni a terra e per guarnire fortezze e castelli, mentre a bordo delle navi risultassero più funzionali i pezzi a canna corta, giacché la maggiore gittata garantite dalle colubrine – e questa osservazione sembrerebbe ricapitolare non solo la sua personale esperienza nella baia di San Mateo, ma anche gli esiti della campagna del 1588 – era peraltro di scarsa utilità nella guerra navale³³. Alla

32 *Id.*, cit., p. 323, note 143 e 145.

33 «[...] doubtlesse it is most proper for shippes to have short ordinance, except in the sterne or chase. The reasons are many: viz. – easier charging, ease of the shippes side, better traversing, and mounting; yea, greater security of the artillery, and consequently of the ship. For the longer the peece is, the greater is the retention of fire, and so the torment and danger of the peece the greater. But here will be contradiction by many, that dare avouch that longer peeces are to bee preferred: for that they burne their powder better, and carrie the shott further, and so necessarily of better execution; whereas the short artillery many times spend much of their powder without burning, and workes thereby the slenderer effect. To which I answer, that for land service, fortes, or castles, the long peeces are to bee preferred; but for shipping, the shorter are much more serviceable. And the powder in them, being such as it ought, will be all fiered long before the shott can come forth; and to reach farre in fights at sea, is to little effect.», in Charles R. DRINKWATER BETHUNE (Ed.), *The Observations of Sir Richard Hawkins, Knt in His Voyage into the South Sea in the Year 1593*, London, Hakluyt Society, 1847, p. 190.

luce di quanto appena illustrato ritengo altresì opportuno richiamare l'attenzione su un passo successivo delle osservazioni di Hawkins in cui l'autore, scendendo nel dettaglio dello scontro fra la *Dainty* e i tre legni di Beltrán Castro y de la Cueva, precisa ulteriormente cosa intenda per «little effect»: egli sottolinea che sebbene i pezzi spagnoli fossero più lunghi e pesanti, e sfondassero le murate del galeone inglese con grande violenza, ciò nondimeno quelli inglesi erano più efficaci in quanto di maggior calibro ed in grado pertanto di sparare palle di maggior peso che, invece di perforare soltanto il fasciame, lo sconnettevano e frantumavano con molto maggior danno. Che Hawkins stia parlando dei pezzi di murata e nella fattispecie di cannoni – caratterizzati da un calibro maggiore, che si aggirava solitamente attorno agli 8" contro i 5" delle colubrine ed i 4.5" delle mezze colubrine³⁴ – comparandoli all'effetto prodotto dalle colubrine nemiche è chiarito dal passo successivo: in esso l'autore reitera la convinzione che sacri, colubrine, mezze colubrine e mezzi cannoni, come dimostrato dal loro utilizzo in terraferma, non siano all'altezza del cannone quando si tratti di aprire una breccia; soltanto quest'ultimo, infatti, spara proietti abbastanza pesanti e voluminosi da realizzare l'effetto desiderato³⁵. D'altronde che la più appropriata collocazione dei pezzi di maggior lunghezza e gittata fosse in caccia e in ritirata, ma che ai sabordi di murata fosse più opportuno collocare i pezzi di minor lunghezza (ossia i cannoni) è conclusione che già nel 1587 si rintraccia nel *The Arte of shooting in great Ordnance* di William Bourne, il primo tentativo di trattazione sistematica dell'artiglieria terrestre e navale in lingua inglese. Le motivazioni che in Bourne si danno però di questa scelta sono ancora essenzialmente tecniche e relative alla stabilità trasversale del bastimento³⁶, come se appunto

34 CHILDS, *Tudor Sea Power*, cit., p. 61.

35 «[...] although their artillery were longer, waightier, and many more then ours, and in truth did pierce with greater violence; yet ours being of greater bore, and carrying a waightier and greater shot, was of more importance and of better effect for sinking and spoyling: for the smaller shot passeth through, and maketh but his whole, and harmeth that which lyeth in his way; but the greater shaketh and shivereth all it meeteth, and with the splinters, or that which it encountreth, many times doth more hurt then with his proper circumference; and is plainly seene in the battery by land, when the saker, the demy-colverin, the colverin, and demi-cannon (being peeces that reach much further point blanke then the cannon), are nothing of like importance for making the breach, as is the cannon; for that this shot being ponderous, pierceth with difficultie, yea worketh better effects, tormenting, shaking, and overthrowing all; whereas the others, with their violence, pierce better, and make onely their hole, and so hide themselves in the wooll or rampire», in DRINKWATER BETHUNE (Ed.), cit., p. 214.

36 «[...] you muste haue a consyderation for the fytting of youre Ordnance in the Shyppes, as thys, the shorter Ordnance is beste to bee placed out at the Shippe syde, for two or three causes, as this. Fyrste, for the ease of the Shyppes, for theyr shortenesse they are the lyghter:

mancasse ancora il senso delle implicazioni tattiche che tali scelte comportavano: esse sarebbero maturate lentamente anche in virtù dell'esperienza accumulata nel corso del conflitto con la Spagna. Le riflessioni di Hawkins di cui si è dato conto mi sembrano corroborare ulteriormente la tendenza sottolineata da Rodger verso un crescente apprezzamento delle possibilità offerte dal tiro di bordata³⁷, fermo restando che sia per le caratteristiche dei pezzi sistemati lungo le murate, sia per l'inefficacia del tiro dalla lunga distanza riscontrata durante la campagna del 1588, esso doveva essere eseguito dopo aver serrato le distanze sul nemico per avere effetti apprezzabili. Nel 1617 le istruzioni tramandate sotto il nome di Raleigh prescriveranno all'art. 26 che «the gunners shall not shoot any great ordnance at other distance than point blank»³⁸ e lo stesso Monson, all'atto di comporre i suoi *Naval Tracts* dopo il congedo (ovvero non prima del 1635), parrebbe riassumere le acquisizioni del tardo periodo elisabettiano e del regno dei primi due Stuart coll'affermare perentoriamente che «he that shooteth far off at sea had as good not shoot at all»³⁹. Su tali basi ritengo ragionevole supporre che la tendenza denunciata da Rodger e informata a partire dal 1585 dalle esperienze belliche, possa essere collocata in una linea di continuità evolutiva che nell'architettura navale approda – certo non senza esitazioni e resistenze – alla costruzione dei grandi tre ponti del primo Seicento⁴⁰: dalla *Prince Royal* del 1610, sino alla definitiva consacrazione del fuoco di bordata da rintracciarsi nel varo nel 1637 dell'imponente *Sovereign of the Seas* da 104 cannoni⁴¹. Come già osservato, tuttavia, tecnica e tattica non procedono di pari passo,

and also, if that the Shyppes should heelde wyth the bearyng of a Sayle, that you muste shutte the portes, especially if that the Ordnance bee vppon the lower Orloppe, and then the shorter peece is the easier to bee taken in, both for the shortenesse and the weyght also.» in William BOURNE, *The Arte of shooting in great Ordnance. Contayning very necessary matters etc.*, London, Thomas Woodcocke, 1587, p. 59.

- 37 Adopero il termine fuoco di bordata per comodità, ad indicare il tiro dei pezzi sistemati in murata, consapevole che ancora per tutto il XVI secolo e sin oltre la Prima guerra anglo-olandese il fuoco di bordata inteso propriamente come tiro simultaneo di tutti i pezzi in murata non sarà affatto praticato, essendo ogni pezzo puntato ed azionato singolarmente.
- 38 *Orders to be observed etc.*, in CORBETT, cit., p. 41.
- 39 Michael M. OPPENHEIM (Ed.), *The Naval Tracts of Sir William Monson*, vol. IV, London, Navy Records Society, 1913, p. 43.
- 40 Lo stesso Rodger sottolinea che «the trend of English naval architecture was towards big, heavy ships, unable to tack quickly to turn the other broadside, and mounting a decreasing proportion of their guns in chase»; cfr. RODGER, cit., p. 317.
- 41 Sebbene le fonti attribuiscono al *Sovereign of the Seas* un numero di bocche da fuoco variabile fra le 102 e le 104 – e molti commentatori moderni arrotondino genericamente il loro numero a 100 – il Petworth Manuscript indica 104 cannoni, dettagliandone il numero ponte

e sebbene la line di fila sembrerebbe l'unica formazione in grado di valorizzare appieno il grande peso di bordata dei nuovi vascelli pure, sino alla battaglia del Gabbard, nessuna menzione alla *line ahead* è deducibile dai documenti dell'epoca. Tranne che nel caso di una singola ed esigua testimonianza⁴², sembrerebbe inoltre assente ogni riferimento a quell'embrionale linea di fila adottata, come si è visto, contro l'Armada e che, riecheggiata dalle *Fighting Instructions* di poco successive, dovette costituire l'immediato precedente della *line ahead* quando questa infine si impose. Come già notava Tunstall in riferimento alla battaglia di Kentish Knock del 28 Settembre 1652, le descrizioni degli scontri della Prima guerra anglo-olandese suonano più come una versione marittima dell'Iliade, l'attenzione focalizzata sulle navi ammiraglie e sulle gesta degli ufficiali che alzavano su di esse le proprie insegne⁴³: simili resoconti erano sì volti a soddisfare un certo epos guerriero, ma ritengo che vada del pari tenuto a mente come i duelli fra navi ammiraglie costituissero una realtà incardinata in specifici regolamenti tattici, probabilmente uno dei pochi aspetti della guerra navale dell'epoca di cui possiamo essere ragionevolmente certi. Si è visto come già nel 1530 i *Fleet Orders* di Audley raccomandassero ai bastimenti inglesi di porre gran cura nell'ingaggiare unità nemiche di analoga potenza; questo principio generale era stato ribadito ed ulteriormente articolato non più tardi del 1635 proprio dalle istruzioni di Lord Lindsey, il cui art. 18 prescriveva come le unità maggiori del nemico su cui alzavano le proprie insegne i comandanti avversari potessero essere impegnate in combattimento solo dalle *flagship* dell'ammiraglio, del vice-ammiraglio e del contrammiraglio della squadra inglese⁴⁴. Inglese e olandese,

per ponte. La stima è indicata come attendibile in John McKAY, *Sovereign of the Seas 1637*, cit., pp. 136-141 in quanto coincidente con i sabordi di murata raffigurati sia nell'incisione di John Payne che in quella di Willem van de Velde il Vecchio: 12 sabordi (per murata) al ponte inferiore di batteria, 12 al ponte superiore, 11 al ponte di coperta, per un totale di 70 sabordi corrispondenti ad altrettanti pezzi, più 34 pezzi distribuiti fra castello di prora, cassero e poppa sistemati lungo le murate oppure in caccia e in ritirata. Il Petworth Manuscript è pubblicato in Geoffrey S. LAIRD CLOWES (Ed.), *The Length of Masts & Yards, Etc., 1640*, London, The Society for Nautical Research, 1931.

42 La testimonianza in questione, veicolata da una lettera del commodoro Johan van Galen in riferimento alla Battaglia dell'isola d'Elba del 28 Agosto 1652 contro la squadra del commodoro Richard Badiley, lascerebbe intendere che le navi inglesi attaccassero in quella circostanza serrando in successione sull'ammiraglia olandese per scaricare a turno il proprio fuoco di bordata; indizio che quelle disposizioni tattiche – improntate ad una rudimentale linea di fila – codificate dalle ordinanze del 1617 non dovettero essere completamente dimenticate. Cfr. CORBETT, cit., pp. 84-85.

43 TUNSTALL, cit., p. 17.

44 LORD LINDSEY, *Such instructions*, in Corbett, cit., p. 77.

pertanto, ricercarono attivamente il duello fra navi ammiraglie, con tutta evidenza anche per il dirompente effetto psicologico che la morte o la cattura del comandante in capo avversario avrebbe esercitato sulle sue forze: lo si vedrà a Lowestoft nel 1665, allorquando l'esplosione dell'ammiraglia olandese *Eendracht* e la conseguente uccisione di Obdam provocarono lo sfaldamento della sua squadra, offrendo al Mahan il destro per una serie di riflessioni sullo spirito di corpo che deve necessariamente informare una forza armata professionale quale la marina olandese non era ancora appieno⁴⁵. I duelli individuali erano evidentemente favoriti anche dalle tattiche di combattimento adottate nel corso dei primi scontri, per il poco che se ne possa desumere dalla lettura di documenti coevi: nella loro imprecisione e, si potrebbe dire, quasi nella programmatica reticenza sulle manovre salienti, essi tuttavia abbondano di riferimenti alle «cariche» (*chargings*) condotte dai singoli vascelli. A Kentish Knock, ad esempio,

«il maggiore Bourne⁴⁶ sulla *Andrew* assunse per primo la guida [della formazione] e caricò valorosamente gli olandesi, districandosene a sua volta senza troppi danni. Anche il capitano Badiley [...], con la sua nave, caricò con eccezionale prodezza; ma fu in gran pericolo di perdere la propria nave, perché gli olandesi avevano serrato su di lui da ambo i lati caricandolo [a loro volta], a tal punto che uno avrebbe potuto lanciare del biscotto dalla sua fregata dritto a bordo delle navi olandesi»⁴⁷.

La presenza di vascelli olandesi lungo ambo le murate della nave di Badiley, mentre inglesi e olandesi si caricavano a vicenda, lascia intendere abbastanza chiaramente quale dinamica presiedesse ad uno scontro così confuso: siamo di fronte alla vecchia tattica già evocata dalle ordinanze cinquecentesche di due squadre in linea di fronte, le quali si caricano vicendevolmente intersecandosi a pettine e scaricandosi addosso – ipoteticamente – tre bordate ad ogni passaggio⁴⁸; la squadra che godeva del favore del vento prendeva l'iniziativa e, una

45 Alfred T. MAHAN, *L'influenza del potere marittimo sulla storia, 1660-1783*, Roma, USSMM, 1994 [Boston-London, 1890], p. 141.

46 Si trattava del Rear-Admiral Nehemiah Bourne, qui indicato col grado che ricopriva nella Parliamentary Army all'epoca della guerra civile.

47 Samuel R. GARDINER (Ed.), *Letters and Papers relating to the First Dutch War, 1652-54*, London, Publication of the Navy Records Society, vol. XVII, 1900, vol. II, p. 282.

48 Riguardo alla battaglia dei Quattro Giorni del 1666, combattuta peraltro facendo uso di più disciplinate tattiche lineari che massimizzavano il fuoco di bordata, il contrammiraglio A. H. Taylor calcolò la cadenza di tiro inglese – tutt'altro che entusiasmante – in un colpo per cannone ogni ora. Ogni vascello aveva imbarcato quaranta colpi per ogni bocca da fuoco ritrovandosene con non più di dieci al termine dello scontro, durante il quale le flotte avversarie erano sfilate di contro bordo almeno dieci volte, con circa tre ore per il completamento di cia-

volta caricata la linea del nemico, si trovava sottovento rispetto a questa ed esposta ad analogo iniziativa da parte avversaria. È evidente che questo alternarsi di cariche e controcariche preludesse, da parte olandese, ad una decisione dello scontro da condursi attraverso la collaudata prassi dell'abbordaggio. Gli olandesi, non meno degli inglesi, puntavano ad attaccare battaglia da una posizione vantaggiosa di sopravvento, ma a differenza di questi ultimi – che sparavano basso contro gli scafi – miravano col loro tiro agli alberi ed alle manovre, sì da disabilitare i legni nemici e renderli vulnerabili al susseguente assalto all'arma bianca: unico in grado di avere ragione di obiettivi che non potevano essere seriamente danneggiati dall'inferiorità dell'armamento cannoniero imbarcato dai vascelli olandesi⁴⁹. Le squadre delle Province Unite poterono così mietere qualche sporadico successo ogni qual volta l'aggressività della loro condotta riuscì a sorprendere l'avversario⁵⁰, ma in linea generale il superiore armamento dei vascelli inglesi ebbe buon gioco nel dominare il duello balistico con i legni olandesi – principalmente armati con 28-30 pezzi ciascuno e per giunta di calibro inferiore a quelli inglesi – e nello stroncare con pesantissime perdite i tentativi di abbordaggio nemici: un esempio in tal senso ci è dato proprio dalla straordinaria performance della *Sovereign of the Seas* (ribattezzata semplicemente *Sovereign* con l'avvento del Commonwealth), sempre nel corso della battaglia di Kentish Knock del 25 Settembre 1652. Come illustrava una lettera datata il successivo 3 Ottobre e spedita dalla flotta dell'ammiraglio Robert Blake,

«la *Sovereign* – quella grande nave, quell'aggraziata fregata (penso che il mondo intero non ne abbia una eguale) – fece la sua parte: essa fece vela attraverso la flotta olandese ancora e ancora, e giocò duro coi nemici. Venti navi olandesi le furono addosso in una volta; ma, sia lodato il Signore, non ebbe a sostenere grandi perdite, se non per le manovre e per alcuni colpi che ne perforarono lo scafo il quale non ne ebbe particolare danno, tale è la sua grandezza»⁵¹.

scun passaggio: da qui cui il consumo in media di tre proietti per ciascun cannone ad ogni passaggio. Cfr. TUNSTALL, cit., p. 25. Tale volume di fuoco è financo inferiore a quella calcolato da Rodger per la campagna dell'Armada, allorquando la cadenza di tiro inglese dovette aggirarsi attorno ad 1 $\frac{3}{4}$ colpi l'ora; cfr. RODGER, cit., p. 313.

49 J. David DAVIES, *Introduction*, in James BENDER, *Dutch Warships in the Age of Sail, 1600-1714*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2014, pp. 30-31.

50 È il caso dell'ex mercantile *Prosperous* da 44 cannoni, una delle maggiori unità allineate dalla squadra di Blake, abbordato e catturato da De Ruyter durante la Battaglia di Portland del 18-20 Febbraio 1653; cfr. *Extracts from De Ruijter's Journal*, in GARDINER, cit., vol. IV, pp. 194-95.

51 GARDINER, cit., vol. II, p. 283. Si noti l'impiego del termine «frigate» che ovviamente non

Fu proprio in questa occasione che la *Sovereign* ebbe a guadagnarsi, a quanto pare, il soprannome da parte olandese di *De Gouden Duivel*, il diavolo dorato⁵²: sebbene i cannoni del vascello avessero dimostrato una gittata alquanto scarsa⁵³, e nonostante che all'inizio del combattimento esso si fosse incagliato sul banco di Kentish Knock⁵⁴, una simile dimostrazione di potenza ebbe l'effetto di vendicarlo dalle critiche dei suoi detrattori⁵⁵, riconfermando che la formula dei due e tre ponti pesantemente armati era quella vincente.

Le Instructions del 1653

Tale era la situazione di confusione tattica – o, per citare Corbett, di rinuncia da parte della marina del Commonwealth a formulare un qualsivoglia sistema tattico⁵⁶ – su cui intervennero le istruzioni dettate il 29 Marzo 1653 dai *Generals at Sea* Blake, Deane e Monck⁵⁷. Poco più di un mese prima, il 18-20 Febbraio,

indica il leggero bastimento settecentesco ad un singolo ponte di batteria destinato a scopi esplorativi ed alla lotta al traffico; né, in questo caso, è adoperato ad indicare, secondo l'uso seicentesco, un bastimento dalle linee di scafo particolarmente avviate e con un'accentuata stellatura dell'opera viva, ma è semplicemente sinonimo di «warship».

52 KONSTAM, cit., p. 298.

53 Dei 104 pezzi di differente tipo e calibro del vascello, 92 erano cosiddetti *drake*: caratterizzati da una rastremazione della canna, più sottile verso la volata e con maggiori spessori di metallo in corrispondenza della camera di combustione ove più forti erano le sollecitazioni. Il corrispettivo *drake* di un qualsiasi pezzo risultava quindi più leggero, ma la svasatura dell'anima si traduceva in maggior vento, con un conseguente scadimento della gittata e, a distanza serrata, del potere di penetrazione del proietto; cfr. J. David DAVIES, *Pepys's Navy. Ships, Men and Warfare, 1649-1689*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, p. 47; McKAY, cit., p. 138.

54 *Penn's Memorials*, in GARDINER, cit., vol. II, p. 277: «We presently filled to bear after him [Blake], but it pleased God, the Disposer of all things, to disappoint us, being aground upon a sand, supposed the Kentish Knock. [...] The Sovereign was near musket-shot without us, and struck several times, for hereby we were forced to tack our ship to clear us of the sand».

55 Il problema non riguardava tanto le dimensioni del vascello e relativa manovrabilità, quanto le spese di mantenimento; il primo comandante della *Sovereign*, capitano William Cooke, era entusiasta delle sue qualità nautiche tanto da dichiarare che «no great ship or smaller barke which ever floated [...] can with more dexterity or pleasure play with the tide» (in KONSTAM, cit., pp. 294-95). Indubbiamente la *Sovereign* costituì un grande traguardo dell'architettura navale, ma risultò anche un vascello dagli onerosissimi costi di esercizio, se si pensa che nel 1653 erano necessari 700 uomini di equipaggio per armarlo.

56 CORBETT, cit., p. 81.

57 Come notato da Nicholas A. M. Rodger, è un errore comune parlare di *tre Generals at Sea*, laddove la carica di *General* (inteso nel senso pristino di «commander-in-chief») *at Sea* era unica, e pensata perché fosse assolta in condivisione dai colonnelli dell'esercito Edward Popham (1610-1651), Richard Deane (1610-1653) e Robert Blake (1599-1657): gli ordini

era stata combattuta la battaglia di Portland in cui Blake aveva avuto ragione di Tromp per poi attaccare il convoglio (affondando o catturando almeno 50 dei 150 mercantili⁵⁸ di cui si componeva) cui la squadra olandese era preposta come scorta; pure quella vittoria era stata conseguita a dispetto delle molte manchevolezze organizzative e disciplinari ch'erano emerse nel corso delle operazioni. Non solo gli inglesi erano stati inizialmente sorpresi a flotta ancora divisa, ma a Tromp era stato infine permesso di districarsi col grosso del convoglio nonostante che, al calare della sera del 20 Febbraio, fosse stato messo all'angolo da Blake a ridosso del tratto di costa francese compreso fra Dieppe e Capo Gris-Nez. Un complessivo ripensamento dei regolamenti tattici e disciplinari si imponeva pertanto come indifferibile: già il 10 Febbraio, otto giorni prima dell'inizio della Battaglia di Portland, i *Generals at Sea* Blake, Deane e Monck avevano indirizzato all'allora viceammiraglio Penn⁵⁹ delle ordinanze su nove articoli che non contenevano in verità alcunché di nuovo rispetto a quanto sinora preso in esame; all'art. 2 esse prescrivevano infatti l'obbligo per il viceammiraglio e per il contrammiraglio al comando delle due «ali» della flotta di mettere, in caso di avvistamento del nemico, tante vele al vento quante ne occorressero per mantenersi in linea col centro comandato dall'ammiraglio: evidente indizio della persistente adozione della linea di fronte (se non del classico schieramento a mezzaluna) come schema tattico fondamentale⁶⁰. Infine, come anticipato, il 29 Marzo i *Generals at Sea* tornarono sull'argomento impartendo le prime *Fighting Instructions* all'altezza dell'organica trattazione che un tal nome implica: non più una collezione asistemica e spesso abborracciata di istruzioni di varia natura, bensì due ordinanze di navigazione e combattimento, rispettivamente su 21 e 14 articoli. Raccolte in un singolo volume, questo conteneva soltanto le manovre che ci si aspettava che la flotta fosse in grado di mettere in atto, al netto tanto delle riflessioni teoriche disgiunte dalle possibilità pratiche, quanto delle seccature amministrative di più stretta competenza delle autorità di base

dovevano essere emessi congiuntamente e riportare in calce la firma di almeno due dei tre ufficiali. Cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, cit., pp. 2-3. Alla prematura morte di Popham nel 1651, questi venne sostituito l'anno seguente da George Monck (1608-1670). Al netto dell'imprecisione di cui ho testé dato conto, per amore di brevità seguito ad adoperare la lezione di *Generals at Sea*.

58 La stima è in John D. GRAINGER, *Dictionary of British Naval Battles*, Woodbridge, Boydell Press, 2012, p. 366.

59 William Penn (1621-1670), a sua volta nominato General at Sea dal Parlamento il 2 Dicembre del 1653, dopo la morte il precedente 3 Giugno di Richard Deane alla battaglia del Gabbard.

60 *Instruction of Generals at Sea to Penn*, in GARDINER, cit., vol. IV, p. 35.

a terra. Da questo punto di vista le istruzioni del 1653 implicano non soltanto un positivo approccio empirico alla materia – il medesimo di tutte le successive *Fighting Instructions* emanate nel prosieguo dell'età velica – ma riflettono anche un crescente perfezionamento dell'organizzazione burocratica della marina ed un conseguente affinamento dei rispettivi ambiti di competenza: dinamica importante quanto e più dell'evoluzione del pensiero tattico, ma di cui non si può purtroppo dar conto in questa sede. Molto più complesso, per contro, risulta giudicare il carattere rivoluzionario di queste istruzioni proprio nell'ambito dell'evoluzione tattica. Sin dall'epoca di Corbett l'attenzione degli storici si è appuntata all'art. 7 come al primo esempio di norma prescrivente la linea di fila⁶¹; esso infatti ordina che

«nel caso l'ammiraglio dovesse avere il favore del vento rispetto al nemico, e le altre navi della flotta fossero sopravvento all'ammiraglio, allora dopo aver issato una bandiera di colore blu al pennone di mezzana od all'albero di contromezzana, ciascuna nave dovrà poggiare, ponendosi nella sua scia o disponendosi di prora all'ammiraglio pena la più severa punizione. Nel caso in cui l'ammiraglio fosse sottovento al nemico, e la sua flotta o qualsivoglia parte di essa sottovento all'ammiraglio, partendo dalla fine le navi sottovento potranno serrare entrando nella linea col loro ammiraglio, e se costui ammainerà una bandiera come quella prima descritta e poi poggerà, nessuno che gli sia sottovento dovrà poggiare, ma seguire questo [l'ammiraglio] o quelle [le altre navi] nello stringere il vento così da disporsi di prora o di poppa»⁶².

Se unite agli scarni resoconti che sembrano testimoniare l'adozione da parte inglese della linea di fila nel corso della successiva battaglia del Gabbard, queste disposizioni potrebbero a tutta prima essere credute determinanti nel portare alla definitiva affermazione della linea di fila; il resto delle *Instructions* presenta tuttavia un quadro ben meno univoco. Il secondo articolo costituisce infatti una

61 Più recentemente anche J. David Davies si è mosso nella stessa direzione inaugurata più di un secolo fa da Corbett: cfr. DAVIES, cit., pp. 249-50.

62 *Instructions for the better ordering*, in CORBETT, cit., pp. 101-102. Come osservato da Corbett, «to come into a ship's grain meant to take station ahead of her» e così «gain the wake» e «gain the grain» equivalgono rispettivamente a disporsi di poppa o di prora alla nave ammiraglia in una linea di fila. Il senso immediato del secondo capoverso prescrivente le manovre da eseguirsi sottovento, sebbene espresso in modo alquanto intricato, è chiaro: se la flotta si trovasse sottovento all'ammiraglia, a sua volta sottovento rispetto al nemico, poggiare a un tempo per formare la linea di fila equivarrebbe ad abbandonare l'ammiraglia in coda alla formazione, alla mercé degli assalti nemici; da qui la necessità di parte della flotta di porsi in linea di fila con l'ammiraglia e, dopo che questa abbia poggiato, imitarne l'accostata non ad un tempo ma per contromarcia, in modo da disporsi in coda ad essa e proteggerla.

ripetizione quasi verbatim dell'originale art. 2 delle istruzioni già impartite il 10 Febbraio al viceammiraglio Penn e come tale continua a prescrivere uno schieramento in linea di fronte diviso fra ala sinistra al comando del contrammiraglio, centro al comando dell'ammiraglio e ala destra comandata dal viceammiraglio: alla luce di quanto testé specificato meglio si spiegano gli ordini contenuti nel successivo art. 3, ove si statuisce che in vista dello scontro generale «le navi di ciascuna squadra si sforzeranno di mantenersi in linea con il comandante in capo, a meno che detto capo non sia ferito gravemente o messo altrimenti fuori combattimento»⁶³. Con «keep in a line» è a mio parere evidente che qui si parli della linea di fronte – non di quella di fila – ancora considerata come la formazione tattica d'elezione con cui ingaggiare battaglia. Non si capisce pertanto quali circostanze presiedano all'adozione della linea di fila prescritta dall'art. 7 in luogo della linea di fronte, all'infuori della necessità di proteggere la propria ammiraglia ponendola al centro della propria formazione sia in procinto di attaccare sopravvento, sia nell'imminenza di essere attaccati da un nemico che sia sopravvento; né se, a ben vedere, di una compiuta linea di fila si tratti. La prima parte dell'articolo prescrive una manovra da condursi in circostanze che abbiamo già ripetutamente esaminato sin dalla campagna navale del 1588, ovvero l'attacco da condursi col favore del vento poggiando in direzione del nemico. In verità non v'è nulla nel dettato che differenzi questo schieramento dalla ben nota manovra già codificata nelle ordinanze del 1617, con le unità che, seguendo la medesima direttrice, serrano in successione sul nemico avvicinandosi al tiro. Quel che cambia, a mio avviso, è soltanto il grado di dettaglio con cui la manovra viene formalizzata: al momento di passare dalla linea di fronte a quella di fila le unità seguiranno l'ammiraglia poggiando e disponendosi alcune di prora, altre di poppa. Rilevante novità mi pare invece rappresentata dall'associazione di questa manovra ad un segnale specifico per la sua esecuzione – una bandiera blu issata al pennone di mezzana o in testa all'albero di contromezzana – ora formalizzato in apposite istruzioni: l'adozione di segnali ottici (ammainare e issare una data vela per un certo numero di volte) e acustici (tirare un numero concordato di colpi di cannone), finalizzati soprattutto al riconoscimento di bastimenti amici o stranieri in mare è in quest'epoca realtà già consolidata, come peraltro dimostrato dalle ordinanze di Raleigh e Wimbledon⁶⁴. Da fonti esterne al corpus delle *Fighting Instructions* sappiamo inoltre che in navigazione dove-

63 *Ibid.*, in CORBETT, cit., p. 100: «[...] all the ships of every squadron shall endeavour to keep in a line with the chief unless the chief be maimed or otherwise disabled [...]».

64 *Orders to be observed etc.*; *Lord Wimbledon, No. 1*, in CORBETT, cit., pp. 38-39, 56-57.

va ormai costituire prassi comune anche l'impartizione da parte dell'ammiraglio di specifiche manovre mediante appositi segnali: nelle sue memorie Richard Gibson annota infatti che, poco prima della battaglia di Dungeness del 30 Novembre 1652, Blake «made a sign for the fleet to tack» per poi imbrogliare la vela di maestra e prepararsi allo scontro, imitato dal resto della flotta⁶⁵. Mi consta, tuttavia, che le *Instructions* del 1653 costituiscano il primo documento del suo genere a fissare una serie di segnali ottici prescriventi l'esecuzione di manovre in combattimento o in preparazione ad esso⁶⁶: nulla del genere è riscontrabile nelle *Fighting Instructions* precedenti⁶⁷. Il senso della novità non è dato dalla modestia tecnica del metodo di segnalazione – indistinguibile da altri segnali ottici già in uso – ma dalla sua associazione ad una specifica manovra il cui svolgimento e le cui finalità tattiche sono esplicitate e codificate, di modo che gli ufficiali vi possano prendere dimestichezza sino a sapere con certezza quali decisioni prendere in determinate situazioni. Come osservato da Michael A. Palmer, le problematiche connesse al controllo di una flotta in battaglia potevano essere affrontate insistendo sulla segnaletica oppure sulla dottrina, quest'ultima intesa appunto come un insieme di «prearranged instructions» inculcate in coloro che dovranno eseguirle in combattimento: la rudimentalità della segnaletica porterà, chiosa Palmer, ad un'enfasi sulla dottrina sin dalle istruzioni emanate dal Duca di York nel 1665, ma «an increased use of signals» – sia pure prevalentemente concentrato, ancora in questa fase, sulle manovre preliminari allo scontro – sarà fisiologico nel conseguimento di un superiore controllo tattico da parte dell'ammiraglio⁶⁸. Quanto poi alla manovra divisata nel secondo capover-

65 *A Few Instances of English Courage*, etc., in GARDINER, cit., vol. I, p. 9.

66 I segnali ottici elencati sono otto: i primi cinque sono intesi a regolare l'attività di ricognizione delle fregate, a impartire l'ordine di ingaggio generale e a segnalare condizioni di difficoltà o pericolo da parte delle singole unità: i segnali agli articoli 7, 8 e 9 prescrivono invece manovre volte a conseguire un vantaggio tattico; cfr. *Instructions for the better ordering* etc., in CORBETT, cit. pp. 99-102.

67 Come si è già illustrato, queste fissano dei principi tattici: ad esempio che solo le navi ammiraglie possano attaccare le ammiraglie nemiche, come statuito per la prima volta da Audley attorno al 1530 e reiterato sino alle istruzioni di Lindsey del 1635; oppure descrivono delle manovre tattiche, come nel caso dell'azione di fuoco in successione illustrata dalle ordinanze di Raleigh e di Wimbledon; ma in nessun caso legano la loro esecuzione in combattimento a specifici segnali.

68 Michael A. PALMER, *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Cambridge – London, Harvard University Press, 2005, pp. 52-54. Osserva in tal senso Nicholas Tracy che segnaletica e dottrina procedono per buona parte di pari passo: sino all'invenzione del sistema di Home Popham «there was no way of signalling an idea which had not been established as a formal instruction prior to the engagement»; cfr. Nicholas TRACY, *Nel-*

so dell'art. 7, essa ha finalità difensive che ho già avuto modo di sottolineare⁶⁹: è incardinata meno nell'adozione della linea di fila come formazione atta all'esercizio della massima potenza di fuoco che nella protezione del comandante in capo. Ritengo non sia fuori luogo leggere fra le righe di queste istruzioni su come manovrare sottovento al nemico, così come nella minaccia delle punizioni più severe a carico di chi non dovesse ottemperarvi, echi della confusione tattica e soprattutto delle gravi *défaillance* disciplinari che afflissero la flotta inglese a Portland. Nel corso del primo giorno di scontri, il 18 Febbraio, era accaduto proprio quanto paventato dall'art. 7: il grosso della flotta di Tromp era piombato col favore del vento su di una piccola aliquota della squadra inglese, costituita proprio da Blake sull'ammiraglia *Triumph* assieme ad una manciata di «*great ships*» e mercantili armati; il resto dei vascelli inglesi giaceva sparpagliato sottovento all'ammiraglia ed avrebbe impiegato due ore a raggiungerla navigando di bolina. Due ore nel corso delle quali quattro o cinque vascelli inglesi furono costretti a rintuzzare gli assalti di non meno di trenta unità olandesi, uscendone in ultima analisi vittoriosi grazie al superiore peso di bordata ma al prezzo di gravissime perdite, fra cui oltre cento fra caduti e feriti a bordo della sola *Triumph* (compreso lo stesso Blake, scampato di poco alla morte)⁷⁰. Le coincidenze fra gli episodi salienti della battaglia di Portland e le circostanze tattiche evocate dalle istruzioni del 29 Marzo non paiono pertanto casuali, a maggior ragione in considerazione del comune consenso⁷¹ nel considerare quello scontro come la fonte immediata degli ammaestramenti rielaborati in forma di *Instructions* un mese più tardi. Resta ora da stabilire come interpretare il dettato dell'art. 7 dopo averlo nuovamente inquadrato nella temperie della prima guerra anglo-olandese, invece di darne una lettura avulsa dal contesto e protesa a farne l'indiscutibile atto di nascita della *line ahead*. Probabilmente ancora in questa fase i *Generals at Sea* non avevano in mente schemi tattici che si distinguessero nettamente dal vecchio attacco basato sull'avvicinamento al tiro lungo una medesima direttrice di avvicinamento, già messo in pratica all'epoca dell'Armada spagnola; d'altro canto le evidenze sull'importanza cruciale della potenza di fuoco – da Kentish Knock a Portland, ove pochi vascelli potentemente armati avevano avuto ragione di nugoli di nemici – dovettero andare accumulandosi in un ristretto arco temporale, stimolando una rielaborazione di tattiche ormai

son's Battles. The Triumph of British Seapower, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, p. 57.

69 Si veda la nota 62 per una esplicitazione del testo.

70 *A relation of the late engagement*, in GARDINER, cit., vol. IV, pp. 78-79 per il primo giorno di scontri; cfr. p. 7 dell'introduzione per una stima delle perdite a bordo della *Triumph*.

71 CORBETT, cit., p. 94. DAVIES, cit., p. 249; RODGER, cit., pp. 16-17.

ben collaudate sotto la spinta riformatrice di ufficiali dall'approccio sistematico come Monck o di esperti artiglieri come Deane⁷².

La battaglia del Gabbard e la nascita della linea di fila

I risultati di quella che dovette essere una graduale evoluzione non priva di ripensamenti possono purtroppo essere soltanto dedotti dall'oscurità delle fonti coeve: osservazione a maggior ragione valida nel caso della battaglia del Gabbard – solitamente considerata come il battesimo del fuoco della linea di fila propriamente detta – il cui andamento può essere ricostruito solo con estrema difficoltà dal carattere confuso e contraddittorio delle fonti coeve⁷³. Il 2 Giugno 1653 la flotta di Tromp, lasciati i propri porti per dare battaglia, venne avvistata da quella inglese dei *Generals at Sea* Monck e Deane – con William Penn e John Lawson al comando, rispettivamente, del White e del Blue Squadron – all'altezza del banco noto come Gabbard (o Gabart) Shoal, al largo dell'estuario del Tamigi. Blake, gravemente ferito nella battaglia di Portland ed in pessime condizioni di salute, era stato costretto a terra ed avrebbe raggiunto la flotta soltanto nella notte fra il 2 ed il 3 Giugno con ulteriori 18 vele; ripresi gli scontri dopo la tregua notturna la flotta inglese ne emerse chiaramente vincitrice, avendo affondato o distrutto otto legni olandesi e catturate undici⁷⁴. Gli inglesi, per contro, non avevano perso alcuna unità, sebbene si accusassero pesanti perdite fra gli equipaggi ammontanti a 126 morti e 236 feriti⁷⁵; fra i caduti il *General at Sea* Deane, ucciso da una palla di cannone nelle primissime fasi della battaglia. Si trattava di un successo la cui magnitudine offuscava i precedenti risultati conseguiti dalla marina del Commonwealth e che i contemporanei non ebbero dubbi nell'ascrivere al miglior ordine con cui la flotta aveva manovrato; Richard

72 In considerazione dei notevoli margini di incertezza che caratterizzano l'intero processo, nonché delle dinamiche di lungo periodo ad esso sottese, tentare di identificare un singolo "inventore" della linea di fila cui ascrivere la sua definitiva adozione mi pare esercizio sterile.

73 Già Leonard G. C. Laughton osservava che «the evidence is incomplete, and is involved in a mass of unintelligible contradiction»; cfr. William L. CLOWES (Ed.), *The Royal Navy. A History from the Earliest Time to the Present*, London, Sampson Low, Marston and Company, 1898, vol. II, p. 188. La sua descrizione del fatto d'arme suona come un esercizio di virtuoso scetticismo, soprattutto nel confutare l'attribuzione a William Penn del merito esclusivo di aver introdotto la linea di fila.

74 La stima delle perdite è in GRAINGER, cit., p. 202.

75 CLOWES, cit., vol. II, p. 191. Queste perdite, considerate allora pesanti, impallidiranno in confronto alle cifre mietute dalla Seconda guerra anglo-olandese, allorchando morti e feriti inglesi nella sola battaglia dei Quattro Giorni ascenderanno ad oltre il migliaio.

Lyons, capitano di bandiera di Deane e Monck a bordo della *Resolution*, il 4 Giugno scrisse ad esempio al presidente del Consiglio di Stato che «la nostra flotta manovrò in ordine migliore rispetto a quanto sinora fatto e [le navi] si assisterono l'un l'altra; la qual cosa sono persuaso che, per merito della Divina Provvidenza, instillò il terrore nei nostri nemici»⁷⁶. La lettera di Lyons non offre purtroppo ulteriori delucidazioni su cosa debba intendersi con quel «*better order*», se un nuovo schema tattico oppure quella pronta obbedienza agli ordini e precisione nell'esecuzione delle manovre che erano mancate a Portland ed a cui i *Generals at Sea* si erano proposti di rimediare proprio con le istruzioni del 29 Marzo. Pure l'osservazione sul fatto che le singole navi si fossero assistite l'un l'altra – uno dei vantaggi cruciali della linea di fila rispetto a quella di fronte – e che la cosa avesse prodotto grande terrore nel nemico, come in chi si trovi di fronte ad una disposizione tattica mai prima osservata, ci offre un paio di utili indizi sul fatto che gli inglesi al Gabbard avessero vinto sperimentando davvero una nuova disposizione, non in virtù di un mero rafforzamento della disciplina di bordo. La testimonianza più decisiva al riguardo dell'adozione della *line ahead* da parte inglese ci viene tuttavia da una curiosa lettera – reperita fra le carte di John Thurloe - scritta da quella che parrebbe essere una spia realista nell'Inghilterra cromwelliana ed indirizzata a Lord Wentworth, allora in esilio a Copenhagen⁷⁷. Secondo l'anonimo redattore

«[gli inglesi] scoprirono la flotta olandese presso il banco di Dunkerque e quando le si avvicinarono seguirono ad effettuare una bordata, avendo il favore del vento, per circa mezz'ora alla distanza di due tiri di cannone, di modo da disporsi nell'ordine col quale intendevano combattere; tale ordine era in linea di fila alla distanza di mezzo tiro di cannone, da cui bersagliarono furiosamente gli olandesi per tutto il giorno, il successo di detta azione consistendo nell'affondamento di due navi olandesi».⁷⁸

76 *R. Lyons to President of C.O.S.*, in GARDINER, cit., vol. V, pp. 83-84: «But our fleet did work in better order than heretofore, and seconded one another; which I am persuaded by God's providence was a terror to our enemies.»

77 Dovrebbe trattarsi di Thomas Wentworth, 5th Baron Wentworth (c. 1612-1665); costui aveva seguito il futuro Carlo II in esilio sul continente sin dal 1646 e, al momento della redazione della lettera, fungeva da ambasciatore realista presso la corte del re Federico III di Danimarca; cfr. Stuart REID, «Wentworth, Thomas, fifth Baron Wentworth», *Oxford Dictionary of National Biography* (online), 2004, doi: 10.1093/ref:odnb/29057.

78 *A letter of intelligence*, in Thomas BIRCH (Ed.), *A Collection of State Papers of John Thurloe*, London, Fletcher Gyles, 1742, vol. 1, p. 277 ssg. John Thurloe (1616-1668), segretario del Consiglio di Stato del Commonwealth e dal 1657 elevato a membro dello stesso Consiglio, ebbe parte attiva nella Prima guerra anglo-olandese tirando le fila di una efficiente rete spionistica costituita a L'Aia, capitale del nemico; cfr. Timothy VENNING, «Thurloe, John», *Oxford Dictionary of National Biography* (online), 2008, doi: 10.1093/ref:odnb/27405.



La battaglia di Scheveningen – J. A. Beerstraten, *Battaglia navale vicino a Ter Heijde il 10 agosto 1653 durante la prima guerra anglo-olandese. Al centro la «Brederode», nave di*



bandiera dell'ammiraglio olandese Maarten Tromp, e la «Resolution», nave di bandiera dell'ammiraglio inglese George Monck (Rijksmuseum Amsterdam – Public domain)

Stando alle parole dell'informatore, pertanto, gli inglesi non caricano attraverso la formazione nemica, ma le si avvicinano effettuando una bordata sino a conseguire la posizione sopravvento al nemico: dettaglio interessante, dal momento che suggerisce la scelta non di guadagnare semplicemente il favore del vento – punto fermo della tattica navale sin dall'epoca delle galee – bordeggiando, ma di formare la linea di fila seguendo a stringere il vento. In tal senso gli inglesi sembrerebbero anticipare al Gabbard quel che diverrà un caposaldo delle posteriori tattiche lineari, ovvero la formazione della linea di fila lungo la linea di bolina (*close-hauled line ahead*) assunta come «base delle evoluzioni veliche»⁷⁹. Quindi, una volta portata la linea sopravvento al nemico, essi serrano le distanze da due a mezzo tiro di cannone – manovra che dovette risultare ben più lunga e laboriosa della formazione della linea stessa – impegnandolo con un tiro intensissimo che sfrutta ora appieno il fuoco di bordata. La prima conseguenza di una simile condotta dovette essere il vanificare ogni residua speranza da parte olandese di mettere in pratica le predilette tattiche di abbordaggio: in uno scontro fra due squadre in linea di fronte che si caricavano a vicenda poteva ancora accadere che un'unità rimanesse isolata nella mischia e rischiasse pertanto di essere sopraffatta da una locale concentrazione di forze nemiche. Queste potevano serrare sul vascello sia da dritta che da sinistra, ma soprattutto potevano mettere in pratica la paventata evenienza di tagliarne la rotta od intersecarne la scia prendendolo d'infilata col proprio fuoco di bordata; in tal caso lo scafo poteva essere sfondato per quasi tutta la lunghezza a partire dai punti di minima resistenza strutturale (si pensi alle ampie gallerie poppiere). Le bordate degli attaccanti avevano così ragionevoli speranze di creare grande scompiglio e falciare l'equipaggio nemico, facilitando il susseguente abbordaggio. Con la linea di fila tutto ciò non è più possibile, giacché ogni vascello è preceduto e seguito da un altro ed essi si appoggiano a vicenda col proprio fuoco, per echeggiare la testimonianza del capitano Richard Lyons; di conseguenza il tiro d'infilata, o l'impegnare il nemico lungo la murata opposta a quella da cui ha deciso di dare

79 Osserva il Fioravanzo che «sullo schieramento in linea di bolina le navi potevano seguire la rotta che più loro conveniva in relazione allo scopo della navigazione o del combattimento: se marciavano stringendo il vento venivano a trovarsi in linea di fila; se marciavano senza stringere il vento venivano a trovarsi su una linea di rilevamento reciproco qualsiasi [...] per passare dall'una all'altra linea di bolina si eseguiva la manovra chiamata viramento di bordo». In altri termini, virando di bordo in prua le navi potevano rapidamente cambiare mura e passare da una linea di bolina all'altra col transitare per il letto del vento prendendo le vele a collo; cfr. Giuseppe FIORAVANZO, *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, USSMM, 1973, p. 99. La linea di fila formata sulla linea di bolina emergerà così, già alla fine del XVII secolo, come formazione tattica fondamentale presso le marine sia inglese che francese; cfr. TUNSTALL, cit., p. 5.

battaglia, possono conseguirsi solo a costo di far breccia nella linea nemica dopo essere sopravvissuti alla gragnuola di proietti riversata dal fuoco di bordata concentrato. Non a caso un anonimo agente inglese scriveva da L'Aia, all'indomani della battaglia ed evidentemente riassumendo gli umori degli olandesi sconfitti, che lo scontro si era svolto

«per la gran parte con l'artiglieria, dal momento che le navi di ciascuna parte erano giunte raramente alla distanza di un tiro di moschetto l'una dall'altra, poiché gli Inglesi, avendo il favore del vento oltre a più cannoni e di maggior potenza, avevano fatto uso di questi vantaggi sfruttando soltanto con l'artiglieria le debolezze degli olandesi»⁸⁰.

L'adozione della linea imposta pertanto la battaglia sul puro scontro balistico, di fronte al quale gli olandesi di Tromp non possono che cedere, battendo rinfusamente in ritirata dopo due giorni di scontri e perdite particolarmente pesanti.

Una elaborazione tattica discontinua

Assodata sulla base di queste testimonianze l'adozione della linea di fila al Gabbard, si sarebbe indotti a farne discendere la sua affermazione dalle *Instructions* del precedente 29 Maggio e a concludere che da allora innanzi la flotta inglese avrebbe combattuto facendovi costantemente ricorso. Il quadro, purtroppo, è nuovamente lungi dal confortare tali certezze, giacché dopo il trionfale esordio del 2-3 Giugno ogni inequivocabile menzione alla *line ahead* torna a scomparire sino alle istruzioni dettate dal Duca di York dodici anni più tardi. Quale formazione gli inglesi abbiano infatti adottato in occasione dell'ultima battaglia della guerra, combattutasi a Scheveningen il 31 Luglio e costata alle Province Unite la perdita non solo di forse 20 navi⁸¹, ma anche dell'amatissimo ammiraglio Tromp⁸², costituisce oggetto di dibattito da più di un secolo. Christopher T. Atkinson, successore di Samuel R. Gardiner nella curatela dei *Letters and Papers relating to the First Dutch War*, fu il primo a sottolineare che delle formazioni adottate a Scheveningen dalle rispettive flotte non si potrebbe dire alcunché di certo, ma ad aggiungere che «nothing whatever in the different accounts of the battle [...] is incompatible with the theory that the English were in line ahead»⁸³. Gli è che l'idea di una continuità evolutiva fra le *Instructions*

80 *A Letter from The Hague*, in GARDINER, cit., vol. V, p. 100.

81 La stima è in GRAINGER, cit., p. 460.

82 Tromp fu ferito a morte da un colpo di moschetto esplosivo da un tiratore a bordo della *James*, nave di bandiera dell'ammiraglio Penn.

83 GARDINER (Ed.), cit., vol. V, p. 168.

del 1653 e quelle del 1665, col Gabbard e Scheveningen come fondamentali tappe intermedie costituenti la verifica sul campo della bontà della nuova formazione, si era già precocemente affermata con Corbett, il quale basava però la sua convinzione che a Scheveningen gli inglesi avessero adottato la linea di fila sul resoconto di un testimone oculare citato da Paul Hoste nel suo *L'Art des armées navales*⁸⁴: resoconto la cui affidabilità era stata tuttavia respinta, a causa delle numerose contraddizioni con le testimonianze di prima mano che andava raccogliendo sulla battaglia, dallo stesso Gardiner (giudizio di cui Corbett dà conto, pur senza avallarlo, nella sua edizione delle *Fighting Instructions*).⁸⁵ Tale confutazione era stata poi raccolta, sia pure con qualche cautela, da Aktinson⁸⁶ e l'inaffidabilità di Hoste su questo punto definitivamente acquisita dalla storiografia anche attraverso il contributo di Tunstall: il quale chiosa – contro il suo mentore Corbett – che anche a voler prendere per buona la testimonianza di Hoste prescindendo dalle sue incongruenze, essa sembrerebbe descrivere un'evoluzione in navigazione e non una manovra tattica in combattimento⁸⁷.

84 PAUL HOSTE, *L'art des armées navales, ou traité des évolutions navales*, etc., Lyon, Anisson & Posuel, 1697.

85 CORBETT, cit., p. 98.

86 GARDINER (Ed.), cit., vol. V. pp. 167-168.

87 TUNSTALL, cit., p. 21. Hoste, in Id., cit., p. 78, afferma che l'anonimo gentiluomo francese vide «l'armée de l'amiral [Tromp] composée de plus de cent vaisseaux de guerre. Elle était rangée en trois escadrons et elle faisoit vent-arrière pour aller tomber sur les Anglois, qu'elle rencontra le même jour à peu près en pareil nombre rangez sur une ligne qui tenoit plus de quatre lieues [...] Les Anglois avoient essaié de gagner le vent: mais l'amiral Tromp en aiant toujours conservé l'avantage, et l'étant rangé sur une ligne parallèle à celle des Anglois». Corbett vi leggeva non solo la dimostrazione che gli inglesi avessero combattuto in linea di fila, ma anche la prima testimonianza dell'adozione della medesima formazione da parte olandese; noi ne desumiamo un ulteriore elemento per diffidare dell'attendibilità di Hoste. Il suo resoconto, come già evidente a Tunstall, descrive delle evoluzioni preliminari allo scontro, non manovre tattiche durante la battaglia: su queste il testimone di Hoste tace. Anche ammettendo per ipotesi che ambo i contendenti abbiano mantenuto la linea di fila in combattimento, le ricerche di R. E. J. Weber mostrano come le ordinanze dettate da Tromp il 13 Maggio (N.S.) 1653 prescrivessero una flotta articolata in cinque squadre e non in tre come sostenuto da Hoste: queste erano solite navigare in linea di fila, ma in battaglia attaccavano in successione secondo un ordine precedentemente stabilito, ciascuna mantenendo una formazione compatta attorno alla propria ammiraglia onde serrare sul nemico e procedere rapidamente all'abbordaggio. Ancora nel 1665 Obdam avrebbe impartito alla flotta istruzioni in 26 articoli ove la linea di fila come formazione tattica non compare affatto, ma in cui si seguita a prescrivere tradizionalmente ai capitani di portarsi sottobordo alle navi avversarie e assaltarle all'arma bianca; cfr. R. E. J. WEBER, «The Introduction of the Single Line Ahead as a Battle Formation by the Dutch 1665-1666», *The Mariner's Mirror*, 73, 1 (1987), pp. 6-8.

Caduto questo puntello e stante una vaghezza delle fonti suscettibile di opposte interpretazioni, le opinioni degli storici si sono da allora divise fra chi ha sostenuto e chi smentito che a Scheveningen gli inglesi abbiano combattuto in linea di fila: se Rodger, in riferimento al Gabbard, osserva che a Scheveningen «the English were again in line, and this time passed through the uniformed Dutch fleet on opposite tacks four times in succession»⁸⁸ e Anderson afferma con sicurezza che «the weight of the evidence supports the conclusion that this time the English fleet not only approached the enemy in line ahead but also maintained this formation in breaking through the Dutch fleet repeatedly»⁸⁹, per contro Tunstall – riesaminando le principali testimonianze della giornata da parte inglese – conclude che

«in none of this is there the slightest suggestion of line-ahead. On the contrary, there seems to be a reversion to the older tactic of fleets passing through each other on opposite tacks, apparently in open order, possibly in line-abreast or lasking, with the leeward fleet quickly tacking to make another pass and the windward fleet bearing down again and quite prepared to fall temporarily to leeward»⁹⁰.

Più recentemente Palmer si è mosso nella medesima direzione sottolineando che «at Gabbard, in June 1653, the position of the English fleet relative to the Dutch and to the wind favored an approach and an engagement in line formation. Not so at Scheveningen in July, where the English reverted to a *mêlée*»⁹¹. Quanto al corpus di fonti primarie su cui questi giudizi si basano, esso è esiguo abbastanza da potersene dare integralmente conto di seguito. Nel dispaccio scritto il giorno stesso della battaglia in cui annuncia il trionfo delle armi inglesi al Presidente del Consiglio di Stato, Monck⁹² si limita ad affermare che, dopo una serie di scontri non risolutivi il 29 ed una pausa nelle operazioni il 30 a causa del maltempo gli olandesi, guadagnato il favore del vento, avevano attaccato la flotta inglese e patito una pesante sconfitta nonostante l'iniziale vantaggio tattico⁹³. In campo avverso il resoconto inviato dall'ammiraglio Witte de With

88 RODGER, cit., p. 18.

89 ANDERSON, cit., p. 132.

90 TUNSTALL, cit., p. 21.

91 PALMER, cit., p. 51.

92 In questa occasione solo al comando: Deane, come visto, era caduto al Gabbard due mesi prima; Blake era nuovamente costretto a terra dalle sue pessime condizioni di salute; Penn e Mountagu non sarebbero stati nominati *Generals at Sea* che, rispettivamente, nel Dicembre del 1653 e nel Gennaio del 1656.

93 *Monck to the Lord President of the C.O.S.*, in GARDINER (Ed.), cit., vol. V, pp. 347-349.

agli Stati Generali aggiunge un interessante dettaglio: dopo la giunzione della squadra di de With salpata dal Texel con la flotta di Tromp proveniente dai Wielings, solo una parte di quest'ultima era riuscita a guadagnare la posizione di sopravvento alla flotta inglese, essendo rimasto il resto delle navi sottovento al nemico insieme a quelle dello stesso de With. Se ne deduce che gli inglesi e non gli olandesi dovessero trovarsi in una posizione di vantaggio tattico, essendo riusciti a tagliare fuori una parte della flotta olandese che ora si sarebbe vista costretta a risalire il vento per dare battaglia. Stando quindi al seguito dello stringato resoconto di de With parrebbe intendersi che, mentre Tromp e Monck già erano impegnati in quella serie di cariche e controcariche che avrebbe segnato la dinamica dello scontro, de With fosse riuscito ad unirsi alla mischia; non così il resto della flotta ancor più sottovento che, in violazione della disciplina e con gran scorno dell'ammiraglio, ne aveva profittato per defilarsi senza sparare un colpo⁹⁴. Giungiamo ora a tre relazioni più prodighe di dettagli sebbene, come anticipato, di lettura tutt'altro che univoca. Scrivendo il 2 Agosto ai Commissari della Marina, il tesoriere Theophilus Sacheverell⁹⁵ testimonia che:

«circa mezz'ora dopo le sei del mattino ingaggiammo la loro intera flotta e caricammo attraverso di essa tagliando fuori molte delle loro navi; incendiarono tre o quattro dei loro brulotti ma (sia benedetto il nostro Dio) non ci arrecarono alcun danno. Dopo di ciò virammo di bordo in prua e caricammo attraverso di loro una seconda volta, e quindi una terza; la lotta continuò rovente e venne portata avanti con gran vigore da ambo le parti sino all'incirca le due del pomeriggio, allorché gli olandesi si allontanarono da noi spiegando al vento quante più vele potevano»⁹⁶.

Il reiterarsi delle cariche nel folto dello schieramento nemico sembrerebbe a tutta prima adombrare le tattiche che abbiamo già visto tipiche delle flotte impegnate a scontrarsi in linea di fronte: disposte in formazioni profonde diversi ranghi (*ranks*), intersecandosi ad ogni passaggio e scambiandosi di volta in volta la posizione di sopravvento e di sottovento sino al cedimento di uno dei due contendenti; tale, come visto, è l'interpretazione di Tunstall. Nulla, tuttavia, osta

94 *De With to S.G.*, in GARDINER (Ed.), cit., vol. V., pp. 354-356.

95 Riguardo all'identità di Sacheverell, testimone oculare della battaglia, cfr. Mary A. EVERETT GREEN (ed.), *Calendar of State Papers Domestic: Interregnum*, vol. XXXII, London, Her Majesty's Stationery Office, 1878, p. 462: quivi è registrata l'ingiunzione del Consiglio di Stato ai Commissari della Marina per la nomina, in data 11 Gennaio 1653, di detto Theophilus Sacheverell a «clerk of the check of the Portsmouth Frigate».

96 *Sacheverell to N. S.*, in GARDINER, cit., vol. V, pp. 371-72.

a ritenere che le tre squadre in cui era articolata la flotta inglese⁹⁷ assumessero singolarmente una formazione in linea di fila e con quella caricassero attraverso la formazione olandese; quantunque, come osservato già da Aktinson, dovesse trattarsi di una *line ahead* piuttosto rudimentale che difficilmente sarà stata mantenuta per tutta la durata della battaglia⁹⁸. Analoga nella scelta dei termini e nei contenuti è la testimonianza del capitano Joseph Cubitt, in una lettera a Robert Blackborne sempre datata 2 Agosto:

«il giorno 31, essendo il tempo opportunamente sereno e con ambo le flotte, al mattino, in mare distanti l'una dall'altra, virammo di bordo in prua verso di loro e traversammo la loro intera flotta, lasciandone una parte da un lato ed una parte dall'altro; nel caricare attraverso i loro ranghi azzoppammo loro alcune navi e ne affondammo altre; appena li avemmo superati virammo nuovamente verso di loro e loro verso di noi, sfilando molto vicini l'uno all'altro; la nostra azione contro di loro fu davvero efficace e alcune delle loro navi che avevano avuti tutti gli alberi abbattuti ammainarono la bandiera nazionale arrendendosi e issarono un fazzoletto bianco in cima a un'asta, ritraendo tutti i cannoni [...] appena ci fummo oltrepassati a vicenda virammo sia noi che loro, gli olandesi avendo ancora il favore del vento e noi sempre serrando su di loro; [di nuovo] passammo molto vicini l'uno all'altro infliggendoci molti danni e stavolta tagliammo fuori una parte della loro flotta che non poté passarci sopravvento e che pertanto su questo lato abbandonò a sé stessa il resto della flotta. Alcune delle loro navi furono affondate, mentre noi avemmo la Oak incendiata da uno dei loro brulotti. Virammo nuovamente verso di loro e loro verso di noi, e stavolta lo scontro si accese da ambo le parti ancor più disperato, combattendosi quasi alla distanza di una picca»⁹⁹.

La lettera di Cubitt non aggiunge informazioni salienti atte a chiarire se gli inglesi combattessero in linea di fila oppure, a guisa degli olandesi, nelle tradizionali masse compatte divise per squadre; essa, tuttavia, concorre a confermare la testimonianza di de With sull'imperfetta riuscita della manovra di Tromp per guadagnare il favore del vento. Per quanto schematico sia il resoconto, l'andamento generale della battaglia ne emerge con sufficiente chiarezza: nel tentativo

97 Già nel Maggio del 1653 era comparsa a stampa una lista, a firma di G. Penn, delle navi del Commonwealth in servizio agli ordini dei *Generals at Sea*, in cui la flotta risultava divisa in tre squadre, ciascuna articolata in tre divisioni; cfr. GARDINER (Ed.), cit., vol. V, p. 16. È sensato presumere che le forze inglesi ingaggiassero battaglia al Gabbard e a Scheveningen così organizzate.

98 GARDINER (Ed.), cit., vol. V, p. 168: «it must have been more or less rudimentary [...] nor it is to be supposed that it can have been rigidly maintained throughout the fight».

99 *Cubitt to Blackborne*, in GARDINER, cit., vol. V, pp. 367-68.

di conseguire il favore del vento sugli inglesi l'ala più sopravvento della formazione olandese – comandata da Tromp – dovette finire per allargarsi eccessivamente, tal che Monck, caricando nel mezzo dello schieramento nemico, ebbe la possibilità di tagliare fuori – con le conseguenze che si sono viste – l'opposta ala olandese scaduta sottovento. Le testimonianze di de With e Cubitt divergono solo su quando ciò dovesse verificarsi, se all'inizio dello scontro o dopo la terza carica. Ad ogni modo, defilatasi in gran parte l'ala olandese sottovento invece di tentare di giungere a contatto col nemico bordeggiando, l'ala sopravvento, in iniziale vantaggio tattico ma ora in marcata inferiorità numerica, finì per essere trascinata contro l'intera flotta inglese e da questa schiacciata. Se tale veramente risultò la dinamica dello scontro, essa costituì la prima patente dimostrazione che la capacità della flotta delle Province Unite di manovrare in modo coeso ed efficace era gravemente pregiudicata dall'indisciplina e dall'individualismo dei suoi singoli capitani: non sarebbe stata l'ultima. Resta ora da prendere in considerazione un'ultima testimonianza; essa si presenta in forma di una relazione sulla battaglia evidentemente stesa da mano olandese, ma tradotta in inglese ed in tal forma rinvenuta fra i *Clarendon State Papers*:

«Il giorno 8 del presente documento, all'incirca alle undici di sera, il viceammiraglio de With fece vela fuori del Texel con ventisette vascelli e quattro brulotti, e nel pomeriggio del 9 si ricongiunse con l'ammiraglio Tromp a circa due leghe dalla flotta inglese; ed essendoci quel giorno maltempo ambedue le flotte fecero rotta per il mare aperto, ciascuna per guadagnare il favore del vento sull'altra; e alle 10 del mattino, sembrando gli inglesi voler declinare lo scontro, ed essendo tallonati dalle nostre navi, vennero coinvolti in una dura battaglia che seguì per un bel pezzo dopo il tramonto. L'ammiraglio Tromp e il viceammiraglio Jan Evertsen si abatterono sopra l'avanguardia e l'ala destra [inglesi], il commodoro de Ruyter sull'ala sinistra, e il viceammiraglio de With con Pieter Florisen della Guardia di Notte¹⁰⁰ sulla retroguardia; ed avendo tutti costoro fatto breccia attraverso la flotta nemica per poi volgersi indietro, l'ammiraglio fece segnale a tutti gli ufficiali superiori di recarsi a bordo [dell'ammiraglia], ove essendo giunto il Commodoro de Ruyter trovò l'ammiraglio Tromp morto nella sua cabina; la qual cosa ritenendo gli ufficiali comandanti opportuno nascondere alla flotta, questi continuarono a combattere e caricarono per quattro volte attraverso la flotta inglese fatta eccezione

¹⁰⁰Prendeva il nome di *Schout bij Nacht* l'ufficiale incaricato di posizionarsi in coda alla formazione di notte, assicurandosi che nessuno abbandonasse l'azione. Il grado dello *Schout bij Nacht* è solitamente reso nelle fonti inglesi come quello di contrammiraglio, ma nella marina olandese esso era propriamente un «contro-commodoro»; cfr. GARDINER (Ed.), cit., vol. I, p. 177.

per il viceammiraglio Jan Evertsen il quale, avendo perso il proprio albero [maestro] ed essendo la sua nave malconcia e inservibile, si era già ritirato per tempo»¹⁰¹.

La presente relazione, oltre a confermare a grandi linee le dinamiche salienti della battaglia parlando di quattro cariche che si sarebbero succedute fra le due flotte, descriva la formazione inglese come articolata in un'avanguardia, una retroguardia e due ali: una disposizione certo non incompatibile con lo schieramento di ciascuna delle tre squadre inglesi in linea di fila, ma al contempo collimante – ad iniziare dalla peculiare terminologia – con un tradizionale schieramento in linea di fronte costituito da un forte corpo centrale su più ranghi e due ali. Ragion per cui, sia pur senza alcuna pretesa di poter dire l'ultima parola su di una questione indirimibile allo stato della documentazione in nostro possesso, propendo personalmente, sulla scorta di Tunstall e Palmer, nel ritenere che a Scheveningen gli inglesi dessero battaglia nel classico schieramento in linea di fronte come a Kentish Knock e non in linea di fila come già al Gabbard. Né le annotazioni del giornale di bordo della *Vanguard*, ammiraglia di sir Joseph Jordan, costituiscono una forte argomentazione a favore della linea di fila contro la linea di fronte: in esso si legge, infatti, «we came to engagement with the enemy. About seven in the morn, my general tacking to meet them, each division following»¹⁰². Questa annotazione può essere naturalmente intesa come dimostrazione che, al momento di virare di bordo in prua per ingaggiare lo schieramento nemico, ciascuna divisione seguisse quella di Monck disposta in linea di fila. Si è tuttavia già visto, sulla scorta degli studi di R. E. J. Weber¹⁰³, come anche la flotta olandese di Tromp evoluisse con le cinque squadre in cui era ripartita disposte in linea di fila, per poi manovrare in battaglia in linea di fronte: a tal riguardo l'annotazione del giornale di bordo della *Vanguard* – non dissimilmente dalla testimonianza raccolta da Hoste – fa riferimento ad un'evoluzione preliminare allo scontro, non ad una manovra tattica. Essa descrive la virata di bordo che avrebbe portato la flotta di Monck ad accettare battaglia prua contro prua con quella di Tromp, ma non fa purtroppo menzione del successivo schieramento tattico. Merita inoltre di essere nuovamente sottolineato, sempre sulla scorta di quanto osservato da Weber, che poiché l'attacco delle squadre olandesi non era simultaneo, ma in successione, il «each division following» del giornale di bordo della *Vanguard* potrebbe far plausibilmente riferimento ad

101 *A Relation of the Fight*, in GARDINER (Ed.), cit., vol. V, pp. 382-383.

102 *Journal on the Vanguard*, in GARDINER (Ed.), cit., vol. V, p. 427.

103 Si veda alla nota 87.

analoga prassi da parte inglese: significativamente già Aktinson, pur non potendo giovare delle più puntuali ricerche d'archivio condotte da Weber in campo olandese, non desunse dal giornale della Vanguard alcuna risolutiva prova a sostegno della linea di fila, ma la semplice attestazione di «some degree of cooperation and cohesion»¹⁰⁴. Volendo poi accettare per pura ipotesi l'adozione da parte inglese della linea di fronte, quanto alle ragioni di quello che Tunstall ha definito come un ritorno alle vecchie tattiche, con ambo le flotte intersecantisi ripetutamente su mura opposte, si può solo congetturare: ritengo tuttavia convincente l'osservazione di passata di Palmer, per cui la scelta dovette avere a che fare con l'essere stata la flotta inglese forzata in tale circostanza ad accettare battaglia da posizione sottovento al nemico. Volendo esplicitare ulteriormente questa intuizione, nel corso della presente esposizione si è potuto constatare come la linea di fila, sin dai suoi abbozzati e rudimentali albori rappresentati ad esempio dall'attacco in successione praticato dagli inglesi contro l'Armada del 1588 – con le unità che si avvicendano al tiro lungo la medesima direttrice di marcia – sia stata concepita come tattica d'attacco da mettersi in pratica dopo aver guadagnato il favore del vento sul nemico: il suo esordio al Gabbard è d'altronde caratterizzato dalla decisione inglese di formare la linea di fila sulla linea di bolina e, continuando a stringere il vento, effettuare una lunga bordata fino a condurre lo schieramento sopravvento al nemico. È ragionevole ipotizzare che, ancora in questa fase di imperfetta formalizzazione tattica, la linea di fila potesse essere intesa come formazione inadatta a sostenere lo scontro con un nemico che godesse del favore del vento e che una simile considerazione possa aver spinto Monck a ripiegare su tattiche più collaudate a fronte del (parziale) successo di Tromp nel posizionarsi sopravvento agli inglesi. Nulla più di questo può tuttavia essere detto.

Restaurazione monarchica e definitiva formalizzazione

Al netto di queste stimolanti congetture, è invece un fatto che Monck risulti la figura di maggiore rilievo nell'assicurare che il bagaglio di esperienze accumulato nel corso della guerra non andasse disperso in seguito alla restaurazione monarchica del 1660; in quest'opera di transizione fra Commonwealth e regime degli Stuart egli venne affiancato da un altro *General at Sea*: William Penn, precocemente giunto a ricoprire il ruolo di uomo di fiducia dell'ancora inesperto Duca di York. Giacomo, fratello minore del nuovo re Carlo II, aveva già ricevu-

104 GARDINER (Ed.), cit., vol. V, p. 168.

to due investiture ampiamente formali alla carica di *Lord High Admiral*, ufficio cui era stato destinato praticamente dalla nascita: la prima nel 1637 da parte di suo padre, Carlo I, all'età di soli quattro anni¹⁰⁵; la seconda nel 1649 ad opera di suo fratello, durante l'esilio in terra francese¹⁰⁶. Entrato finalmente in carica nel 1660, nell'assolvimento dei suoi doveri Giacomo si dimostrò non solo amministratore coscienzioso, ma uomo incline ad ascoltare il consiglio di comandanti provati dalla battaglia, sia che essi provenissero dai ranghi repubblicani come Monck, Penn, Lawson e Mountagu; sia che fossero esponenti dell'aristocrazia di provata fede lealista come il principe Rupert. In più egli ebbe la fortuna di essere servito da un segretario personale del calibro di sir William Coventry: uomo di grande abilità, che apprese velocemente gli arcani dell'amministrazione navale sino alla nomina a commissario nel 1662. Che il Duca di York dimostrasse in seguito di condursi bene anche in qualità di comandante in mare non è cosa da destare meraviglia: pur non essendo un soldato dall'approccio scientifico come Monck o il defunto Deane, durante l'esilio francese aveva acquisito una solida esperienza militare servendo sotto Turenne ed il principe di Condé. Al principio della sua carriera nei ranghi della Marina egli non si trovava in una posizione dissimile da quella dei *Generals at Sea* repubblicani, imprestati dall'esercito e privi di qualsivoglia esperienza marinaresca con la sola notevole eccezione di Blake: d'altronde anche al celebrato Monck¹⁰⁷ era stato affiancato in qualità di tutore "navale" John Mildmay, uno dei migliori capitani della sua generazione. Di tal fatta dovettero essere parimenti i servigi prestati da Penn, che del Duca di York fu capitano di bandiera a bordo della *Royal Charles* in occasione della battaglia di Lowestoft. Il 16 e nuovamente il 22 Novembre del 1664¹⁰⁸, mentre crescevano le tensioni diplomatiche che avrebbero portato allo scoppio della

105 DAVIES, cit., p. 26.

106 J. David DAVIES, *Kings of the Sea. Charles II, James II and the Royal Navy*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2017, p. 97.

107 Frank L. FOX, *The Four Days' Battle. The Greatest Sea Fight of the Age of Sail*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2009, pp. 9-10.

108 La datazione alta è sostenuta da Tunstall sulla base delle quattro copie originariamente in possesso di William Penn ed oggi conservate presso il NATIONAL MARITIME MUSEUM IN GREENWICH, *Wynne Collection*, WYN/12/1, WYN/12/5, WYN/12/8, WYN/13/5; cfr. TUNSTALL, *Naval Warfare*, cit., p. 22, n. 28. Corbett, evidentemente nell'impossibilità di consultare le carte della *Wynne Collection* ed appoggiandosi al *Sir Edward Spragge's Sea Book* (oggi NMM GREENWICH, *Commonplace Book of sir William Spragge*, DAR/2), aveva potuto avanzare soltanto la datazione, molto più bassa, tradita da questo documento e fissata al 10 Aprile 1665; oggi sappiamo che il diario di Spragge conserva semplicemente traccia di una riemanazione delle istruzioni dell'anno precedente; cfr. CORBETT, cit., pp. 110-122.

Seconda guerra anglo-olandese nel Marzo dell'anno successivo e la flotta si trovava in riallestimento a Portsmouth in preparazione dell'avvio delle operazioni, il Duca di York emanò delle nuove istruzioni di navigazione e combattimento complessivamente esemplate su quelle impartite il 29 Marzo 1653 dai *Generals at Sea*: la riproduzione quasi letterale dell'art. 7, che abbiamo visto prescrivere la formazione della linea di fila «to gain his wake or grain»¹⁰⁹ a protezione della propria ammiraglia, ne è testimonianza. Come tuttavia osservato da Tunstall¹¹⁰, almeno due dei sedici articoli dettati da Giacomo risultano nuovi e di questi il n. 15, dando evidentemente per scontata la linea di fila come schema tattico fondamentale, la conduce a superiore perfezionamento illustrando in che modo essa possa essere formata mura a dritta o a sinistra. Il testo originale è ancora una volta più complesso e merita di essere analizzato in dettaglio; esso infatti stabilisce che

«se, navigando la flotta col vento in poppa, l'ammiraglio vorrà che il vice-ammiraglio e le navi poste all'anca di dritta si inseriscano [in linea] strette di bolina e si dispongano mura a dritta, allora dovrà alzare una bandiera rossa in testa all'albero di contromezzana; nel caso vorrà che il contrammiraglio e le navi poste all'anca di sinistra si dispongano mura a sinistra, allora alzerà una bandiera blu nella stessa posizione»¹¹¹.

Ben si nota come questa manovra descriva la costituzione della linea di fila a partire da una linea di rilevamento, ove la nave di bandiera dell'ammiraglio sia disposta al centro, col resto della flotta scaglionata ciascuna nave all'anca – ovvero a poppavia del traverso – della precedente, la squadra del viceammiraglio a dritta e quella del contrammiraglio a sinistra.¹¹² Il testo di questa istruzione, tuttavia, codifica soprattutto – e a chiare lettere – la costituzione della linea di fila navigando di bolina, e ciò è particolarmente significativo dopo gli indizi contenuti nelle descrizioni della battaglia del Gabbard che abbiamo visto poter essere letti nel medesimo senso, con quella lunga bordata sopravvento effettuata dagli inglesi prima di serrare sul nemico. Anche nei regolamenti tattici la *close-hauled line ahead*, che terrà banco per tutto il resto dell'età velica, ottiene così la

109 *Instructions for the better ordering*, in CORBETT, cit., p. 124. L'articolo conserva altresì la numerazione originale delle Instructions del 1653.

110 TUNSTALL, cit., p. 22: «The last two articles (15 and 16) of James' fighting instructions were new. They were for forming line-ahead on the starboard or larboard [port] tack [...]».

111 *Ibid.*, in CORBETT, cit., p. 126.

112 Mi chiedo se non sia possibile ravvedere nella linea di rilevamento quanto sopravvive dei vecchi schieramenti in linea di fronte in cui i bastimenti erano disposti in formazioni profonde più ranghi a guisa di mezzaluna o cuneo.

sua definitiva consacrazione: d'ora in avanti sarà oggetto di discussione soltanto se, ed in quali condizioni, essa possa essere rotta in combattimento in vista del conseguimento di un significativo vantaggio tattico; un dilemma che solo Rodney, ed in misura più compiuta Howe ed infine Nelson, giungeranno a risolvere ormai alla fine del XVIII secolo, dopo anni di formalismo tattico e relativi fallimenti nell'ingaggiare una *decisive battle* incompatibile con l'irrigidimento della tattica lineare. Nel 1664, tuttavia, le degenerazioni del sistema sono ancora di là dal venire; siamo ai suoi albori e ha perfettamente senso l'insistenza sullo scrupoloso mantenimento della linea che possiamo leggere nel primo articolo delle istruzioni aggiuntive dettate il 18 Aprile 1665 sempre dal Duca di York:

«In ogni sorta di scontro col nemico i comandanti delle navi di Sua Maestà dovranno sforzarsi di mantenere la flotta in una singola linea, ed impegnarsi tanto quanto sarà loro possibile per preservare l'ordine di battaglia che sarà stato loro impartito prima del combattimento»¹¹³.

Sarà questo lo schieramento che in capo a due mesi permetterà agli inglesi di schiacciare la flotta olandese di Obdam a Lowestoft, il massimo trionfo mai conseguito dalle armi inglesi sulle Province Unite; con esso la linea di fila assurgerà a postulato tattico, tale da informare tutte le successive *Fighting Instructions* emanate a regolare la condotta in combattimento della Royal Navy nel prosieguo dell'età velica.

¹¹³*Additional Instructions of Fighting*, in CORBETT, cit., p. 126: «In all cases of fight with the enemy the commanders of his majesty's ships are to endeavour to keep the fleet in one line, and as much as may be to preserve the order of battle which shall have been directed before the time of fight». Qui Corbett trascrive sempre dal *Commonplace Book* di Spragge, ma queste stesse istruzioni erano già state stampate nel XIX secolo da Granville Penn, riportando in appendice alla sua opera biografica su sir William Penn quelle che l'illustre avo aveva impartito alle navi al suo comando. La numerazione tuttavia non combacia (l'ordine testé riportato appare infatti come Instruction XVI), essendo evidente come l'ammiraglio Penn avesse trascritto in un'unica lista sia le *Fighting Instructions* che le posteriori *Additional Instructions* del Duca di York. Cfr. GRANVILLE PENN, *Memorials of the Professional Life of sir William Penn, Knt.* etc, London, James Duncan, 1833, vol. II, p. 608.

BIBLIOGRAFIA

- ANDERSON, Roger C. (Ed.), *The Journal of Edward Mountagu, First Earl of Sandwich, Admiral and General at Sea, 1659-1665*, London, Publication of the Navy Records Society, 1928.
- BENDER, James, *Dutch Warships in the Age of Sail, 1600-1714*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2014.
- BIRCH, Thomas (Ed.), *A Collection of State Papers of John Thurloe*, vol.1, 1638-1653, London, Fletcher Gyles, 1742.
- BOURNE, William, *The Arte of shooting in great Ordnance. Contayning very necessary matters etc.*, London, Thomas Woodcocke, 1587.
- CANDIANI, Guido, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-699)*, Genova, Città del Silenzio, 2012.
- *I vascelli della Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti, 2009.
- CHILDS, David, *Pirate Nation. Elizabeth I and her Royal Sea Rovers*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2014.
- *Tudor Sea Power. The Foundation of Greatness*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2009.
- CIPOLLA, Carlo, *Vele e Cannoni*, Bologna, Il Mulino, 1999.
- CLOWES, William L. (Ed.), *The Royal Navy. A History from the Earliest Time to the Present*, London, Sampson Low, Marston and Company, 1897-1903.
- CORBETT, Julian S. (Ed.), *Fighting Instructions, 1530-1816*, London, Publication of the Navy Records Society, vol. XXIX, 1905.
- *Papers relating to the Navy during the Spanish War, 1585-1587*, London, Publication of the Navy Records Society, 1898.
- *Signals and Instructions, 1776-1795*, London, Publication of the Navy Records Society, vol. XXXV, 1908.
- DAVIES, J. David, *Kings of the Sea. Charles II, James II and the Royal Navy*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2017.
- *Pepys's Navy. Ships, Men and Warfare, 1649-1689*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008.
- DRINKWATER BETHUNE, Charles R. (Ed.), *The Observations of Sir Richard Hawkins, Knt in His Voyage into the South Sea in the Year 1593*, London, Hakluyt Society, 1847.
- FOX, Frank L., *The Four Days' Battle. The Greatest Sea Fight of the Age of Sail*, Barnsley, Sea-forth Publishing, 2009.
- GARDINER, Samuel L. (Ed.), *Letters and Papers relating to the First Dutch War, 1652-54*, London, Publication of the Navy Records Society, voll. 1-6, London, Publication of the Navy Records Society, 1899-1930.

- GLETE, Jan, *La guerra sul mare, 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010.
- GRAINGER, John D., *Dictionary of British Naval Battles*, Woodbridge, Boydell Press, 2012.
- HAKLUYT, Richard (Ed.), *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation* etc., 3 voll., London, George Bishop, Ralph Newberie and Robert Barker, 1598-1600.
- HOSTE, Paul, *L'art des armées navales, ou traité des évolutions navales*, etc., Lyon, Anisson & Posuel, 1697.
- KONSTAM, Angus, *Sovereigns of the Seas. The Quest to Build the Perfect Renaissance Battleship*, Hoboken, John Wiley & Sons, 2008.
- JONES, James R., *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century*, New York – London, Routledge, 2013 (1996).
- MAHAN, Alfred T., *L'influenza del potere marittimo sulla storia, 1660-1783*, Roma, US-SMM, 1994.
- MARTIN, Colin, PARKER, Geoffrey, *The Spanish Armada*, Manchester, Manchester University Press, 1999.
- MATTINGLY, Garrett, *L'invincibile Armada*, Torino, Einaudi, 1967.
- MCKAY, John, *Sovereign of the Seas, 1637. A Reconstruction of the most powerful Warship of its Day*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2020.
- PENN, Granville, *Memorials of the Professional Life of sir William Penn, Knt. etc.*, 2 voll., London, James Duncan, 1833.
- RODGER, Nicholas A. M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, New York – London, W. W. Norton & Company, 2006.
- «The Development of Broadside Gunnery, 1540-1650», *The Mariner's Mirror*, 82, 3 (1996).
- TUNSTALL, Brian, TRACY, Nicholas (Ed.), *Naval Warfare in the Age of Sail, 1650-1815*, Annapolis, Naval Institute Press, 1990.
- WILLIAMS, Phillip, *Empire and the Holy War in the Mediterranean. The Galley and Maritime Conflict between the Habsburgs and Ottomans*, London-New York, I. B. Tauris, 2014.
- WINFIELD, Rif, *British Warships in the Age of Sail, 1603-1714*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2009.
- WEBER, R. E. J., «The Introduction of the Single Line Ahead as a Battle Formation by the Dutch 1665-1666», *The Mariner's Mirror*, 73, 1 (1987).

*Pubblici nemici sul mare*La corsa europea nel Mar Ligure tra Seicento e Settecento
attraverso la documentazione genovese

di GIORGIO TOSO

ABSTRACT – Between the 17th and the 18th century, European and Barbary corsairs represented a consistent threat for Genoese maritime trade. The presence of privateers in the Ligurian Sea, was a damage not only to trade activities, but also to the reputation of the Republic, and it undermined its claims of sovereignty over the Liguria Sea area. As a matter of fact, privateers often disrespected trade rules and even attacked neutral ships. The Republic of Genoa deployed its fleet so as to deal with European corsairs, and due to political reasons, often leading to reactions by bigger powers, such as France or Spain, which benefitted from the work of privateers in the Ligurian Sea. In this article, mainly through archive documents, the actions of European corsairs are analyzed by Genoese point of view, with an insight on political and military aspects, aswell as the continuous struggle between the Republic and French, Spanish, English, Dutch and Corsican corsairs that haunted its sea area.

KEYWORDS: EUROPEAN CORSAIRS, REPUBLIC OF GENOA, GENOESE FLEET, NEUTRALITY, LIGURIAN SEA.

Introduzione

Nel 1559 la Repubblica di Genova istituì una piccola squadra pubblica di galee¹, inizialmente formata da quattro unità. Nata anche per motivazioni prettamente politiche, tra cui la necessità di disporre di una forza militare autonoma rispetto alla Spagna², questa flotta fu da subito impiegata principalmente nella controcorsa.

1 In relazione alla flotta pubblica genovese e alla sua gestione: Vilma BORGHESI, «Il Magistrato delle Galee (1559-1607)», in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Miscellanea storica ligure, 3 (1973), pp. 187-223.

2 Luca LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003, p. 206.

Per tutta l'età moderna il Mar Ligure fu infatti uno dei teatri della guerra di corsa nel Mediterraneo. In questo senso, un pericolo per la navigazione era rappresentato dai corsari barbareschi³, che minacciavano mercantili e, soprattutto nella seconda metà del Cinquecento, borghi costieri, influenzando quindi non solo le politiche militari della Repubblica ma anche la vita quotidiana dei suoi abitanti⁴. Oltre ai Barbareschi, nelle acque liguri e còrse erano spesso presenti anche corsari al servizio di diverse potenze europee, che, non limitandosi agli attacchi alle navi nemiche, finivano spesso per depredare anche i legni genovesi⁵. La Repubblica di Genova si trovava quindi ad affrontare una duplice e costante minaccia al suo commercio marittimo, che andava a mettere in discussione anche la credibilità dello Stato e il suo ruolo di garante dalla violenza privata, viste le difficoltà nel fornire protezione nelle sue stesse acque⁶. Anche per questo motivo, l'apparato navale genovese aveva una funzione prettamente difensiva, lontana dalle esigenze di altri Stati come Francia, Spagna o Venezia⁷,

- 3 Sui corsari barbareschi si vedano, tra gli studi più recenti: Marco LENCI, *Corsari. Guerra, schiavi e rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2006; Salvatore BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019; Emiliano BERI, «Contro i corsari barbareschi. Una guerra permanente nel Mediterraneo di età moderna», in *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870*, Ragusa, Edizioni Storia e Studi Sociali, 2019, pp. 280-304. Ancora nel Settecento, i Barbareschi rappresentavano una concreta minaccia, soprattutto per gli Stati con cui non erano mai stati sottoscritti trattati: a questo proposito si veda Salvatore BONO, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia, Morlacchi, 2005, pp. 1-12 e 25-52. Per il caso specifico genovese: Emiliano BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca (XVII-XVIII secolo)», *Progressus. Rivista di storia, scrittura e società*, 1 (2020), pp. 121-144. In una situazione analoga si trovava il Regno delle Due Sicilie, particolarmente esposto alle incursioni nordafricane: Francesco BARRA, *Il Regno delle Due Sicilie (1734-1861)*, vol. I, Avellino, Il Terebinto, 2018, pp. 141-148.
- 4 Sul riscatto dei prigionieri dei Barbareschi: Andrea ZAPPÀ, *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2018.
- 5 Per quanto riguarda, in particolare, l'attività di corsari francesi e spagnoli nel Seicento: Paolo CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo», *Studi storici*, 4 (2014), pp. 937-964.
- 6 Su questo argomento: Jan GLETE, *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010, pp. 24-30, 109-113, 158-164 (in quest'ultimo caso con particolare relazione alla corsa nel Mediterraneo). Sullo Stato come "venditore di protezione", l'autore fa riferimento soprattutto a Frederic LANE, *Profits from power. Readings in protection rent and violence-controlling enterprises*, Albany, State University of New York Press, 1979.
- 7 Sulle flotte qui menzionate, si vedano: Daniel DESSERT, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 1996; David GOODMAN, *El poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001; Guido CANDIANI, *Dalla galea alla nave*

che cercavano di proiettare su scala più o meno vasta la propria potenza, ma simile piuttosto a quella delle marine di altre entità italiane, ad esempio lo Stato della Chiesa⁸. In particolare, l'impiego delle galee nei pattugliamenti delle acque rivierasche e còrse cercava di rispondere alla richiesta di protezione avanzata dai commercianti e dai marittimi⁹, che vedevano i loro commerci messi continuamente a rischio dalla presenza corsara¹⁰.

Partendo da tali premesse, in questo studio sono raccolti e presentati alcuni dati relativi alla corsa europea nel Mar Ligure tra il XVII e il XVIII secolo, considerando il punto di vista genovese. L'analisi della documentazione d'archivio permette infatti di ricostruire le dinamiche di questo fenomeno, con le azioni dei corsari, le frequenti violazioni delle norme, le proteste e le rappresaglie genovesi, andando ad integrare quanto è già stato osservato negli studi inerenti ai porti neutrali di Nizza e Livorno o alla base spagnola di Finale¹¹. L'obiettivo è quello di dimostrare come la corsa europea nel Mar Ligure abbia rappresentato per la Repubblica di Genova, dalla prima metà del Seicento al Settecento inoltrato, un problema militare e politico di primissimo piano. In questo senso, si cercherà di dare rilievo anche alle politiche difensive messe in atto dai Genovesi per tutelare il commercio marittimo e l'immagine stessa dello Stato¹².

di linea. Le trasformazioni della marina veneziana, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2012.

- 8 Sulla marina pontificia: Fabrizio FILIOLI URANIO, *La squadra navale pontificia nella repubblica internazionale delle galere: secoli XVI-XVII*, Roma, Aracne, 2016.
- 9 Riguardo al mantenimento, per tutta l'età moderna, di imbarcazioni a remi da parte delle marine mediterranee: Luca LO BASSO, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon, 2004; ID., *Uomini da remo*, cit., pp. 11-12.
- 10 BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione», cit., p. 132.
- 11 Luca LO BASSO, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon, 2002; ID., «Livorno, gli inglesi e la guerra corsara nel Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVIII secolo», *Nuovi Studi Livornesi*, XV (2008), pp. 153-170; Tamara DECIA, *Contra infieles y enemigos de Su Majestad. I finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*, Palermo, New Digital Press, 2018.
- 12 Per una teorizzazione dei modelli difensivi in uso nel Mediterraneo di età moderna, in particolare con la distinzione tra difesa mobile e difesa statica: Alberto TENENTI, «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in Antonello MATTONE e Piero SANNA (cur.), *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Sassari, Gallizzi, 1994, pp. 311-318.

Aspetti generali della corsa europea nel Mar Ligure

Nel corso del Seicento, quando i corsari europei fecero la loro comparsa massiccia nel Mar Ligure, fu ben presto evidente come la neutralità della Repubblica non fosse un requisito sufficiente a garantire la protezione dei mercantili genovesi. Le navi corsare, che spesso impiegavano una bandiera falsa per ingannare la preda¹³, cercavano di avvicinare il più possibile la loro vittima e poi di costringerla alla resa, nella speranza di evitare il combattimento ed i conseguenti danni che avrebbero altrimenti inciso sui ricavi dell'azione. Gli scontri armati veri e propri erano piuttosto rari, con i mercantili che tendevano ad arrendersi o ad opporre una resistenza simbolica¹⁴. Nella grande maggioranza dei casi, quindi, le catture avvenivano senza spargimenti di sangue, con i mercantili che alla resistenza preferivano la fuga e, nel caso in cui questa fallisse, si arrendevano. A differenza dei Barbareschi, il cui obiettivo principale era la cattura di prigionieri, i corsari europei si interessavano soprattutto alle merci trasportate e all'imbarcazione stessa, con gli equipaggi che venivano solitamente lasciati liberi di sbarcare sulle coste più vicine.

I corsari europei si manifestavano in occasione delle guerre che vedevano coinvolti i loro committenti, quindi, almeno sulla carta, era possibile avere anni di tregua. Tuttavia, vista l'elevata conflittualità dell'epoca e la scarsità di periodi di pace duratura, le imbarcazioni impegnate nella corsa erano raramente assenti dallo spazio marittimo ligure. La tematica religiosa, centrale almeno a livello propagandistico nella lotta contro i Barbareschi¹⁵, non assunse mai una reale importanza: le motivazioni morali e religiose trovarono infatti ben poco spazio anche solo per giustificare le manovre di questi corsari, il cui scopo principale era il profitto.

Nel Cinquecento, la corsa era stata promossa anche nel Mediterraneo, in particolare, da Francesco I di Francia per finanziare le campagne militari in Italia¹⁶. Tuttavia, a partire dal Seicento furono le dimensioni del fenomeno a rappresentare un salto di qualità rispetto ai periodi precedenti. I principali protagonisti di questa attività nell'ambito ligure erano Francesi e Spagnoli, soprattutto dopo

13 LO BASSO, *In traccia de' legni nemici*, cit., p. 111.

14 Jacques PÉRET, *Les corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012, p. 211.

15 Riguardo alla propaganda sulle vittorie navali genovesi contro i Barbareschi nel Settecento: Giorgio TOSO, *Viva sempre a rossa croce. La guerra sul mare nel Settecento ligure attraverso la documentazione letteraria in genovese*, Savona, Insedicesimo, 2019.

16 Patrick VILLIERS, *Les corsaires*, Paris, Éditions Jean-Paul Gisserot, 2007, pp. 8-10.



Fig. 1: Barca da negozio (Gueroult du Pas, *Recueil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, P. Giffart, 1710 – Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France)

l'ingresso della Francia nel fronte antiasburgico durante la guerra dei Trent'anni: i primi, partendo da porti come Tolone e Marsiglia¹⁷, avevano la possibilità di intercettare e danneggiare i traffici tra la Spagna e l'Italia¹⁸, mentre i secondi, potendo appoggiarsi anche sullo scalo di Finale¹⁹, si spingevano verso le co-

17 *Id.*, p. 88. In particolare, Tolone divenne il principale porto corsaro di Francia sul Mediterraneo. Riguardo alla corsa francese in queste acque: Roberto BARAZZUTTI, «La course française en Méditerranée», *Nuova Antologia Militare*, 1, 3 (2020), pp. 183-202.

18 Riguardo all'importanza dei collegamenti marittimi tra Spagna e Italia tra Cinquecento e Seicento: Arturo PACINI, «Desde Rosas a Gaeta». *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, Franco Angeli, 2013.

19 Sul ruolo di Finale nell'Impero spagnolo: Paolo CALCAGNO, «La puerta a la mar». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo*, Roma, Viella, 2011. Sulla sua funzione di porto corsaro, si veda anche Luca LO BASSO, «Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento», in Paolo CALCAGNO (cur.), *Finale fra le potenze di antico re-*

ste provenzali. Entrambi i contendenti cercavano di praticare nel frattempo una controcorsa il più possibile efficace, ma con risultati spesso piuttosto deludenti.

I corsari al servizio della Spagna potevano provenire sia dall'area spagnola propriamente detta, con Maiorca in testa nel fornire uomini e navi²⁰, sia dai territori italiani sottoposti alla potenza iberica: Siciliani, Napoletani e Finalesi agivano su molti dei legni a cui era stata concessa la licenza di dare la caccia ai navigli francesi. Nel corso del tempo, comunque, fecero la loro comparsa nel Mediterraneo anche i corsari di altre nazioni, ad esempio l'Inghilterra o le Province Unite, che, insediandosi in porti come Livorno, iniziarono a molestare anche loro il traffico commerciale. Già alla fine del Seicento e poi per gran parte del Settecento furono appunto questi corsari inglesi e olandesi a rappresentare la minaccia più grave, dopo i Barbareschi, per i mercantili francesi e spagnoli²¹.

Genova, pur rimanendo per gran parte del Seicento fedele, almeno formalmente, all'alleanza con la Spagna, rimase neutrale in quasi tutti i conflitti combattuti in quel periodo, anche perché alle grandi potenze conveniva la presenza di almeno uno spazio franco nel Mediterraneo occidentale. Questa situazione, in via teorica, avrebbe dovuto garantire la sicurezza del naviglio genovese dagli attacchi dei corsari, tuttavia, nei fatti, la realtà era ben diversa: fin dagli anni Trenta del Seicento i mercantili genovesi rientrarono infatti frequentemente tra le vittime delle azioni corsare francesi e spagnole, con la piccola flotta pubblica di galee, che pure era stata portata a sei unità²², non in grado di difendere adeguatamente le coste e gli spazi marittimi liguri²³.

La cattura di mercantili si accompagnava alla frequente violazione della sovranità marittima della Repubblica, con i corsari che spesso si avvicinavano alle coste per inseguire e catturare le loro prede. In questi casi ad essere danneggiata era l'immagine dello Stato genovese, che appariva, soprattutto agli occhi dei rappresentanti delle nazioni che subivano tali attacchi, debole e incapace di

gime. Il ruolo del Marchesato nella scena internazionale (secoli XVI-XVIII), Savona, Società savonese di storia patria, 2009, pp. 132-155.

20 ID., «Corsari e difesa mobile delle coste», cit., p. 944; Salvatore BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1997, p. 75.

21 VILLIERS, cit., p. 89.

22 LO BASSO, *Uomini da remo*, cit., p. 207.

23 Emiliano BERI, «Génova y su frontera marítima entre los siglos XVI y XVII: defensa y control», in Valentina FAVARÒ, Manfredi MERLUZZI e Gaetano SABATINI (cur.), *Fronteras: Procesos y prácticas de integración entre Europa y América (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2016, pp. 341-352.

garantire la sicurezza sul mare. Tali episodi, quindi, finivano per mettere in discussione quello che era uno dei capisaldi della politica estera della Repubblica, ovvero la rivendicazione della sovranità sul Mar Ligure e la sua stessa consistenza di potenza regionale indipendente²⁴.

Nel corso del Seicento Spagnoli e Francesi si equivalsero nel numero di catture realizzate nell'area ligure, le perdite maggiori vennero registrate dai Genovesi²⁵, i cui mercantili si ritrovavano ad essere vittime di entrambe le fazioni in lotta e anche, più di rado, di altri corsari al servizio degli Stati atlantici. L'area di maggiore concentrazione degli attacchi era la Riviera di Ponente, vista anche la vicinanza ai porti francesi e ad alcune basi spagnole. La Francia impiegava la guerra di corsa anche come strumento per allontanare Genova dalla sfera d'influenza spagnola: del resto, l'ostilità francese verso la Repubblica era ben nota e sarebbe sfociata nel bombardamento navale del 1684²⁶. Allo stesso tempo, però, i rappresentanti del Re Cattolico a Genova temevano un allontanamento della Repubblica dall'alleanza con il loro Paese²⁷, fatto che avrebbe comportato effetti gravi sulla stessa tenuta dell'Impero, vista l'enorme importanza strategica del territorio ligure, e pertanto non mancavano di suggerire al loro governo l'impiego di ulteriori mezzi di pressione sul ceto dirigente genovese per impedire questa disastrosa eventualità²⁸.

Quindi, mentre la Francia impiegava la guerra di corsa anche come strumento per indebolire i legami tra Genova e la Spagna, questa finiva in parte per servirsi dello stesso mezzo per ottenere l'effetto contrario. Lasciando mano libera ai corsari, la potenza iberica intendeva infatti dimostrare come, senza il suo appoggio, fosse impossibile per Genova garantire la sicurezza del Mar Ligure. Probabilmente, comunque, la Spagna aveva alcune difficoltà a controllare i corsari al proprio servizio, soprattutto quelli provenienti dai territori italiani dell'Impero, e pertanto essi finivano per muoversi con un'autonomia maggiore

24 Sulla rivendicazione genovese della sovranità sul Mar Ligure: Rodolfo SAVELLI, «Un seguace italiano di Selden: Pietro Battista Borghi», *Materiali per una storia della cultura giuridica*, III (1973), pp. 13-76.

25 CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste», cit., p. 946.

26 Riguardo al bombardamento francese di Genova e alle sue conseguenze: Carlo BITOSI, «1684. La Repubblica sfida il Re Sole», in *Gli anni di Genova*, Laterza, Roma-Bari, 2010, pp. 123-150.

27 Sui problemi nei rapporti tra Genova e la Spagna: Manuel HERRERO SÁNCHEZ, «La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700)», *Hispania*, LXV (2005), pp. 115-152.

28 Carlo BITOSI, *Il governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova, ECIG, 1990, pp. 217-222.

rispetto alla controparte francese. La corona spagnola comunque non mancava di difendere i suoi sottoposti di fronte alle proteste genovesi, arrivando spesso a minacciare dure rappresaglie²⁹.

Vista la sostanziale inutilità delle manovre diplomatiche, ben presto la risposta alle azioni corsare da parte della Repubblica fu affidata alla forza. In particolare, come nel caso della controcorsa anti-barbaresca, gli strumenti più indicati per il pattugliamento delle Riviere erano sempre le galee³⁰, a cui fu quindi assegnato questo delicato compito. Inizialmente i corsari europei, come del resto i Barbareschi, impiegavano legni di piccole dimensioni, simili a quelli delle loro vittime ma meglio armati³¹, che avevano poche possibilità di uscire indenni da uno scontro con le unità militari genovesi. La situazione cambiò parzialmente verso la fine del secolo e in quello successivo, quando anche nel Mar Ligure arrivarono navi corsare, più grosse e meglio armate, che potevano tenere testa alle galee in combattimento³².

Il pattugliamento con le galee aveva in effetti i suoi benefici, visto che i corsari tendevano a non presentarsi per attaccare i mercantili quando veniva segnalata la loro presenza nelle vicinanze, tuttavia il loro scarso numero impediva un'azione veramente efficace che permettesse di ottenere risultati concreti. Di fatto, appena le galee si allontanavano, i corsari tornavano allo scoperto riprendendo la loro attività predatrice. Come si è accennato in precedenza, l'azione anti-corsara delle galee finiva per assumere un significato anche politico: mandando i suoi legni a pattugliare le Riviere, Genova dimostrava così agli Stati limitrofi la volontà di difendere la propria sovranità e rivendicava un ruolo militare autonomo, svincolato da quella che poteva essere una forma di tutela da parte delle grandi potenze.

Sul fronte della politica interna, la corsa europea fu, insieme alla guerra del 1625 contro i Savoia³³, alla persistenza dell'attività barbaresca e ai problemi nel

29 CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste», cit., p. 953.

30 Ivi, p. 940.

31 Tra le imbarcazioni adoperate dai commercianti e dai corsari nel Mar Ligure figuravano tartane, leudi, pinchi, feluche e sciabecchi. Per un elenco completo di questi legni con le loro caratteristiche: LO BASSO, *In traccia de' legni nemici*, cit., pp. 84-97.

32 CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste», cit., p. 953.

33 Sulla guerra del 1625: Giorgio CASANOVA, *La Liguria centro-occidentale e l'invasione franco-piemontese del 1625*, Genova, Erga, 1983; Paolo GIACOMONE PIANA e Riccardo DELLEPIANE, «La preparazione militare della Repubblica di Genova per la guerra del 1625», in Dino PUNCUH (cur.), «Studi in memoria di Giorgio Costamagna», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, XLIII (2003), pp. 269-304; Frédéric IEVA, «Il Principe di Piemonte nella guerra lampo

rapporto con la Spagna, tra i fattori che portarono ai tentativi di riarmo navale che segnarono il Seicento genovese. In particolare, l'ostilità sabauda e il prepotente ritorno della Francia come grande potenza³⁴, dopo la crisi dovuta alle guerre di religione, portarono a misure quali la costruzione delle nuove fortificazioni intorno a Genova³⁵, e spinsero buona parte del ceto dirigente della Repubblica a insistere sul rilancio della marina, avviando un dibattito politico che si sarebbe concluso bruscamente nel 1684³⁶, con il già ricordato bombardamento francese a spegnere tutte le velleità di ritorno all'antica potenza marittima.

Nel corso del Settecento i corsari europei continuarono a manifestarsi durante le guerre di Successione spagnola, dei Sette Anni e in altre occasioni, come il conflitto per l'indipendenza degli Stati Uniti³⁷. Un caso a parte è dato dalla guerra di Successione austriaca, che vide il diretto coinvolgimento di Genova: in questa circostanza i mercantili e le coste liguri furono attaccati non solo dai corsari ma anche dalle marine statali sabauda e, soprattutto, britannica³⁸.

Sempre nel XVIII secolo, il commercio marittimo genovese fu infine vittima anche della guerra corsara praticata dai ribelli còrsi. Questi, nelle prime

del 1625», in Giovanni ASSERETO, Carlo BITOSI e Pierpaolo MERLIN (cur.), *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri*, Genova, Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 2015, pp. 81-98.

34 GLETE, cit., p. 259.

35 Claudio COSTANTINI, *La Repubblica di Genova in età moderna*, Torino, Utet, 1978, p. 264.

36 Riguardo al dibattito seicentesco sul riarmo navale e sui tentativi effettuati in questo senso: Claudio COSTANTINI, «Aspetti della politica navale genovese nel Seicento», *Miscellanea Storica Ligure*, n.s., 2/1 (1971), pp. 207-235; Carlo BITOSI, «Navi e politica nella Genova del Seicento», *Atti della Accademia ligure di scienze e lettere*, s. VI, 5 (2002), pp. 261-283; ID., «Il Genio ligure risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento», in Francesca CANTÙ (cur.), *I linguaggi del potere nell'età barocca*, vol. II, Roma, Viella, 2009, pp. 81-109; Giorgio TOSO, «Il ritorno al mare. Dibattito politico e letteratura sul riarmo navale a Genova tra il XVI e il XVII secolo», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s., LX (2020), pp. 175-222.

37 La Repubblica di Genova dovette affrontare i corsari anche negli ultimi anni della sua esistenza, in occasione delle guerre successive alla Rivoluzione francese. Su questo argomento: Luca LO BASSO, «L'emergenza corsara e il difficile mantenimento della neutralità della Repubblica di Genova tra Rivoluzione e Controrivoluzione (1792-1797)», 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)*, Soveria Mannelli, Rubettino, 2016, pp. 137-150.

38 Sulle azioni della flotta britannica nel Mar Ligure durante la guerra di Successione austriaca: Danilo PEDEMONTE, «Bombe sul Dominio: la campagna inglese contro la Repubblica di Genova durante la guerra di Successione austriaca», *Mediterranea. Ricerche storiche*, X, 27 (2013), pp. 109-148.

fasi della lotta, si erano affidati principalmente, sul versante marittimo, ai contrabbandieri che li rifornivano partendo dalla Toscana, dallo Stato della Chiesa oppure da Napoli³⁹. Pasquale Paoli invece, rendendosi conto che per mettere in maggiore difficoltà la Repubblica era necessario sfidarla anche sul mare, organizzò a partire dal 1760 una flottiglia dedita alla corsa contro i Genovesi, con l'obiettivo di danneggiare il loro commercio marittimo e allo stesso tempo procurare una nuova fonte di entrate con cui finanziare la lotta⁴⁰. La marina paolista, pur non avendo la forza per bloccare completamente i collegamenti tra Liguria e Corsica, causò seri danni al traffico mercantile genovese, contribuendo infine, grazie anche all'occupazione di Capraia (1767), alla definitiva sconfitta della Repubblica.

I corsari europei nella documentazione del Seicento

Analizzeremo ora la presenza dei corsari nella documentazione genovese dell'epoca. Lo faremo in ordine cronologico, con una serie di riferimenti ai corsari europei, relativi soprattutto alla corsa franco-spagnola del Seicento e a quella paolista del secolo successivo. Vista la vastità del fenomeno in questione, i documenti citati sono da considerarsi come una selezione di eventi particolarmente significativi che, pur dando un'idea concreta della situazione, non esauriscono la tematica della guerra corsara europea nel Mar Ligure. Considerando il fatto che una rassegna completa su questi avvenimenti richiederebbe ben altri spazi, si presenta solo una parte della lunghissima serie di saccheggi, scontri, catture e rappresaglie che videro coinvolti, per circa due secoli, la Repubblica e i corsari.

Come si è accennato, l'attività corsara su vasta scala nel Mar Ligure ebbe inizio negli anni Trenta del Seicento, in parallelo all'ingresso della Francia nel fronte anti-asburgico, tuttavia la prima segnalazione riguardo alla presenza di legni corsari risale al 1618: in questo caso, si verificò uno scontro tra un bri-

39 Sul contrabbando nel Settecento: Paolo CALCAGNO, *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Roma, Carocci, 2019.

40 Riguardo alla struttura e alla consistenza della flotta corsa: Didier REY, «La flotte militaire corse 1760-1769», *Études corses*, 29 (1987), pp. 145-160; Antoine-Marie GRAZIANI, «La marine de guerre paoliste (1755-1760): mythes et réalités», *Neptunia*, 228 (2002), pp. 22-35; Emiliano BERI, «Contrabbandieri, pirati e ladri di mare. Bonifacini e napoletani nella marina di Pasquale Paoli (1756-1768)», *Società e Storia*, 228 (2002), pp. 249-276; Id., *Contrabbandieri e corsari napoletani nella Rivoluzione di Corsica (1757-1768)*, Nocera Superiore, D'A-mico, 2020.



Brigantin ou demy-Galere servant pour la Course, et les decouvertes.
Gueroult fec 24



Fig. 2: Brigantino o galeotta (Gueroult du Pas, *Recueil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, P. Giffart, 1710 – Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France)

gantino sabaudo e una barca, non meglio identificata, francese al largo di Sanremo⁴¹. È però appunto a partire dagli anni Trenta che i casi di attacchi corsari o di avvistamento di imbarcazioni ostili si fanno più frequenti. Nel 1634 sono dapprima segnalati legni francesi⁴², intenti a dare la caccia ai mercantili, nelle acque della Riviera di Ponente e poi un brigantino maiorchino: quest'ultimo fu responsabile dell'aggressione e della cattura di un liuto di Alassio di ritorno dalla Sardegna. Nel documento si legge infatti:

41 ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (d'ora in poi ASGE), *Archivio Segreto* n. 1666. Sanremo, 21 marzo 1618.

42 Ivi, Genova, 4 aprile 1634.

«Gio. Batta Garibisso d'Alassio venendo di Sardegna con suo liuto carico di mine centoventicinque arrivato sopra l'isola d'Albenga⁴³ è stato assalito sopra detto liuto da uno bregantino maiorchino che è stato i giorni passati nel presente porto di Genova [...]»⁴⁴.

Nell'anno successivo sono invece i Finalesi ad essere citati nella documentazione come autori di attacchi corsari. In questo caso, essi catturarono una barca impegnata in controlli sulle gabelle, facendo prigionieri anche alcuni soldati còrsi⁴⁵. Nel 1637 una flottiglia di diversi legni spagnoli, tra cui addirittura alcune galee, attaccò vari mercantili presenti nel Mar Ligure, depredandone una decina e provocando indignazione sia tra i commercianti, che ormai stavano cominciando a lamentare perdite considerevoli, sia all'interno dello stesso ceto dirigente, che evidentemente non si aspettava aggressioni così massicce e vedeva comunque violata di continuo la sovranità della Repubblica.

«È nota alle Signorie Vostre la grane offesa, che a' giorni passati ricevette la Repubblica nostra dalle galere, et altri vascelli sotto il comando di D. Melchior di Borgia i quali radunati in questi mari, accolti, e ricevuti nelli porti della Repubblica fecero d'improvviso impeto contro dieci navi cariche di merci, e viveri, che per la maggior parte conducevano per provvigione della città⁴⁶; e combattendo in questi istessi mari della Repubblica le oppressero, e depredarono contro ogni legge d'amicitia, e di ospitalità con grane giutura publica, e de' privati cittadini, e con manifesta lesione della dignità e giurisditione della Repubblica, accidente, che quanto meno aspettato, tanto più commosse, e turbò gli animi di tutta la città [...]»⁴⁷.

Nel 1639 furono invece i Francesi i principali protagonisti di attacchi nei mari della Liguria, con una nave catturata e condotta a Marsiglia⁴⁸ e un'aggres-

43 L'isola Gallinara, posta appunto di fronte ad Albenga. Come si vede da questo caso, spesso i corsari barbareschi ed europei sfruttavano la presenza di isolotti o insenature per sorprendere i mercantili.

44 ASGE, *Archivio segreto* n. 1666, Genova, 2 luglio 1634.

45 Ivi, Genova, 26 aprile 1635. In questo caso la corsa si mischiava verosimilmente al contrabbando, con i Finalesi che cercavano di tenere lontani i Genovesi dal loro scalo anche per impedirgli di ostacolare i traffici illeciti.

46 Particolarmente grave risulta, in questo caso, il danno ai rifornimenti alimentari per la città di Genova.

47 ASGE, *Archivio segreto* n. 1666, Genova, 22 giugno 1637, de depredatione navium per D. Melchiorem de Borgia in mari Ligustico.

48 Ivi, Genova, 13 maggio 1639. In particolare, si legge: «Statta ultimamente presa una nave nominata *S. Salvatore* nelli mari della Serenissima Repubblica da vascelli francesi poichè ore doppo la sua partenza dal presente porto con carico di diverse mercantie e che poi sia statta condotta a Marsiglia».

sione, con conseguente saccheggio, ai danni di un mercantile di Lerici⁴⁹.

Un primo esempio di controcorsa vittoriosa si trova nel 1641, quando la galea *Padrona*, al comando di Francesco Rebuffo, inseguì e catturò presso Varigotti un brigantino corsaro spagnolo⁵⁰, proveniente da Porto Longone⁵¹. Il fatto causò forti attriti con la Spagna, che mal tollerava non solo la cattura di una nave al suo servizio ma anche la presunta violazione della giurisdizione del Marchesato di Finale: gli Spagnoli, su iniziativa del governatore di Milano, misero addirittura una taglia sulla testa del capitano genovese.

«L'eccesso commesso li mesi passati dal capitano Francesco Rebuffo, che lo è della galera *Patrona* della Republica di Genova in combattere, prendere, e condur via dalla spiaggia de Varigoti giurisdittione del Marchesato del Finale il bergantino di Porto Longone, con evidente turbatione della Real giurisdittione di Sua Maestà, è parso così nuovo, e lontano da ogni pretesto di ragione [...] contro detto capitano Rebuffo, promette S. E. à chi lo ammazzarà e ne farà constare il premio di quattro mila scudi da essersi pagato subito senza minima dilatione di qual si voglia danaro dalla Reg. Cam., & à chi lo consegnerà vivo nelle forze della giustitia il medemo premio di quattro mila scudi [...]»⁵².

Nel 1643 due galee, impegnate nel pattugliamento delle acque della Riviera di Ponente, catturarono una tartana corsara francese. L'imbarcazione fu quindi condotta a Genova, dove il suo materiale fu inventariato: come armamenti risultano cinque cannoni con le relative munizioni e diverse armi individuali (alabarde, pistole e moschetti). Oltre ad alcuni barilotti di polvere da sparo, sono presenti anche barili d'olio, acqua e biscotto. Infine, sono annotati anche gli strumenti di bordo, dalle vele agli utensili da impiegare per le riparazioni⁵³.

Le navi corsare fermate e quelle sospettate di aver violato le norme potevano essere trattenute per qualche tempo nei porti delle Riviere, in modo da accertare quali erano effettivamente le loro responsabilità e prevenire così le prevedibili proteste dei rappresentanti delle nazioni al cui servizio operavano questi legni: è

49 Ivi, Genova, 26 ottobre 1639. Il mercantile fu attaccato e saccheggiato durante il ritorno da un viaggio in Toscana.

50 Ivi, Genova, 29 aprile 1641.

51 Noto attualmente come Porto Azzurro, nell'Isola d'Elba, si trovava all'epoca nello Stato dei Presidi, controllato dalla Spagna.

52 ASGE, *Archivio segreto* n. 1666, Milano, 21 ottobre 1641.

53 Ivi, Genova, 5 ottobre 1643. Tra il materiale inventariato si trova anche «un stendardo con la croce rossa e campo bianco della Repubblica di Genova», di cui i corsari si servivano verosimilmente per ingannare i mercantili.

quanto avvenne ad esempio nel 1652, quando una barca e un brigantino francesi furono fermati a Portofino. In questo caso i legni in questione, bloccati ufficialmente per controlli di sanità, furono rilasciati in quanto non risultarono illeciti a loro carico.

«Li giorni passati fu trattenuta nel luogo di Portofino una barca et un bregantino francese per occasione di sanità [...] hanno risoluto li Serenissimi Colleggi di far licenziare la barca, stante che il bregantino già si era partito, atteso che si era conosciuto non haver depredato ne' mari della Serenissima Repubblica, ne fatto danni a' suoi sudditi [...]»⁵⁴.

Ancora nel 1652 si ritrova la segnalazione di una feluca maiorchina che, impiegando come base Finale, percorreva la Riviera di Ponente, spingendosi fino a San Pier d'Arena, dando la caccia ai mercantili francesi e, verosimilmente, genovesi⁵⁵.

Come si è visto in precedenza, e in parte anche dai documenti citati finora, toccava alle galee il normale pattugliamento anti-corsaro. Nelle intenzioni, doveva esserci sempre almeno una di queste imbarcazioni nella Riviera di Ponente, dove la presenza corsara era più frequente, per eliminare i bastimenti barbareschi o europei che infastidivano il commercio. Nel 1653 le istruzioni consegnate al capitano della galea *San Giorgio*, che si apprestava a partire per quelle acque, contengono l'ordine di affondare o catturare tutti i legni corsari che avesse avvistato nel suo percorso, o almeno quelli sorpresi mentre violavano le norme che avrebbero dovuto regolarne l'attività, facendo particolare attenzione ai Finalesi.

«Essendo stato d'ordine nostro deliberato che una galea sia sempre nella Riviera di ponente per tenerla netta da corsari, da quali sovente vengono quei mari infestati, e come per il decreto copia del quale riceverete, perciò ordiamo a voi Magnifico Capitano della galea *S. Giorgio* hora destinata per l'effetto suddetto, che se scorrendo quei nostri mari della Riviera di ponente ritroverete in essa vascelli de' corsari che habbino attualmente predato, o che li ritroviate in atto di predare con le cannonate li gettiate in fondo sommergendoli, acciò venendo solamente presi non habbino speranza che in un modo, e che in un altro di sottrarsi dalla pena dovuta a' simili corsari, come talvolta e' seguito. Gli altri vascelli da corso che ritroverete li prenderete e condurete qua, partendo poi subito senz'altro nuov'ordine ad eseguire le suddette nostre commissioni, nelle quali perseverarete sin che da noi siate richiamato, che è quanto ci occorre per hora dirvi in questa materia [...]. Con l'assistenza di una galea si provveda e si

54 Ivi, Portofino, 23 aprile 1652.

55 Ivi, Savona, 5 giugno 1652.

provederà, che per l'avenire quei di Finale non possano muoversi dalla sua spiaggia né ricevere vascelli da parte alcuna⁵⁶ [...]»⁵⁷.

Come si vede, i governanti genovesi erano ben consapevoli di come i corsari europei, sfruttando la protezione delle grandi potenze, riuscissero spesso ad evitare le condanne più dure se catturati, quindi, in velata polemica con le stesse potenze, l'ordine principale era di affondarli. Tuttavia, era spesso necessario procedere con cautela, soprattutto quando era segnalata anche la presenza delle forze statali francesi o spagnole. Nel 1654, ad esempio, fu deciso di inviare quattro galee, quindi due terzi dello stuolo pubblico, nelle acque della Riviera di Ponente in occasione del passaggio di tre imbarcazioni a remi spagnole dirette a Finale, come precauzione nel caso in cui queste avessero cercato di ostacolare la controcorsa genovese per proteggere i corsari:

«Per maggior sicurezza del commercio, e traffico nella nostra Riviera di ponente, e difesa da corsari come per la stessa de i dazi e gabelle fu li mesi passati, mandata a farvi stazione, e dimora in detta Riviera una delle galee della Repubblica con l'instruttione che al capitano di detta galea fu al principio data [...] fu dipoi per degni rispetti a questa galea accresciuta et unita un'altra con le commissioni et ordini in tutto come sopra, et essendosi ultimamente ricevuti avvisi da Napoli, che siino destinate per navigar fra breve in suddetta Riviera alla volta del Finale tre galee della squadra di Sicilia [...] si è avuto per bene di rinforzare suddette due galee con due altre, e con la persona di un Commissario⁵⁸, che le governi, comandi e disponga nell'essecutione e conformità degli ordini dati [...]»⁵⁹.

Nonostante la priorità data agli affondamenti, spesso le navi corsare venivano semplicemente catturate. In questi casi, dopo che l'imbarcazione era stata condotta a Genova ed erano state appurate le sue reali responsabilità, spettava

56 La postilla riguardante i Finalesi fu aggiunta in conclusione agli ordini precedenti. Il documento prosegue comunque indicando alcune disposizioni contro il contrabbando. Stando sempre alla documentazione, nel periodo immediatamente successivo le galee impegnate in questa attività sarebbero diventate due.

57 ASGE, *Archivio segreto* n. 1667, Genova, 19 aprile 1653, copia d'instruttione solite darsi a Capitani di Galee che si mandano nella Riviera di Ponente per tenerla netta da corsari.

58 I Commissari generali venivano eletti per portare a termine singole missioni e mantenevano l'incarico solo per il tempo necessario al compimento delle operazioni. L'autorità di un Commissario generale era limitata alle galee o agli armamenti straordinari posti alle sue dirette dipendenze, da un punto di vista esclusivamente operativo. I Serenissimi Collegi stabilivano i limiti del mandato e le sue prerogative. In questo caso, gli ordini pratici erano sempre quelli del documento precedente.

59 ASGE, *Archivio segreto* n. 1667, Genova, 13 luglio 1654.

poi alle autorità cittadine la gestione del caso, che non sempre era di facile soluzione. Nel 1656, ad esempio, un vascello preso ai Maiorchini rimase a lungo in porto, visto che non si trovavano né compratori né impieghi alternativi⁶⁰.

Il 1659, almeno stando alla documentazione, fu un anno piuttosto denso di azioni corsare. Alla metà di gennaio giunsero tutte insieme segnalazioni su corsari maiorchini, attivi presso Alassio, e francesi, a loro volta autori di catture ai danni di mercantili di Sestri Ponente e Lavagna⁶¹. I Maiorchini risultano comunque particolarmente presenti, visto che catturarono anche un'imbarcazione francese al largo di San Pier d'Arena⁶² e una nave inglese a Diano⁶³, oltre ad essere segnalati in buon numero mentre aspettavano l'uscita dei mercantili francesi dai principali scali liguri o entravano in porto per rifornirsi di munizioni o generi alimentari⁶⁴.

Per quanto riguarda il naviglio genovese, sempre nel 1659 si segnala il caso di un leudo avvicinato da corsari francesi, che, dopo aver controllato che non trasportasse merci nemiche, lo lasciarono andare. Un caso quindi in cui furono seguite le regole, raro rispetto a quella che sembrava la norma nel Mar Ligure.

«Viddimo di verso terra lontano da noi circa un miglio una barca, quale dissimo e sospettammo che fosse o de' Turchi o maiorchina che però continuando noi il nostro camino quando fummo vicini circa a tiro di tre moschettate alla detta barca e veduto che dall'istessa barca si partiva una lancia venendo verso la nostra volta, come anche verso di noi veniva la barca [...] io che stimai detta barca fosse de' Christiani si perché era più grossa di quelle de' Turchi si perché haveva la bandiera che non era de' Turchi non volli abbandonare il leudo [...] ci condussero a bordo alla barca ove gionti ne fu domandato di che paese fossimo, et se havevamo patenti, e noi ci dissemo essere Genovesi e le mostrammo le patenti, quali lette il capitano di detta barca disse che se ne andassimo per fatti nostri et ordinò a suoi huomini della barca che non ne fosse toccato cosa alcuna et a noi disse che se ne fosse preso cosa alcuna glielo dicessimo che ci la farebbe restituire [...] io alla vista stimo che in detta barca vi fossero da centoquaranta in centocinquanta huomini et le viddi due pezzi di cannone

60 Ivi, Genova, 20 giugno 1656.

61 Ivi, Genova, 15 gennaio 1659.

62 Ivi, Genova, 11 febbraio 1659. Si trattava di una barca diretta a Genova che trasportava grano. Fu ordinato a una galea, ferma in quel momento a Savona, di raggiungere le imbarcazioni e ricondurle nel porto della capitale.

63 Ivi, Diano Marina, 25 febbraio 1659, sostanza dell'occorso nella depredazione della nave inglese, che caricava d'ogli nella maina di Diano.

64 Ivi, Genova, 13 marzo 1659.

di ferro, ma poi ho inteso ne havesse sei et io stimando fossero francesi.»⁶⁵

Dal punto di vista documentario, il 1659 si conclude con la richiesta, da parte di un comandante, di autorizzare la caccia ad alcuni legni corsari nella Riviera di Levante. In questo caso, si citano espressamente come nemici da eliminare i corsari al servizio della Francia, nonostante qualche perplessità nel governo, dovuta verosimilmente al timore di dure rappresaglie su Genova da parte del potente vicino. In particolare, si fa riferimento a cinque navi corsare, responsabili di razzie ai danni dei mercantili genovesi, ed emerge significativamente l'idea dei corsari come nemici pubblici da contrastare ed eliminare con tutti i mezzi, anche se, rispetto agli anni precedenti, la situazione politica internazionale rende più difficile la controcorsa.

«Havendo sotto li 28 del decorso mese di giugno inviato a VV.SS. Serenissime una lettera con una giusta domanda per potere qui attaccare, distrugere o pigliare quelli cinque corsari francesi come meglio mi potesse riuscire [...] mi è parso assai strano che VV.SS. Serenissime mettino alcuna difficolta circa al lassare che qui si rovinino li suddetti corsari maritimi francesi poi che a VV.SS. Serenissime deve essere benissimo noto che questi capitani & navi non spettano al Re di Francia, ma ben si a particolari infami & banditi corsari, e particolarmente due capitani, che sono banditi dalla Francia e che sono tenuti per corsari di mare [...] quali con ogni ragione si dovrebbe lassarli attaccare, e rovinare, e questo anche quando fusse in li porti di Francia [...]»⁶⁶.

Come si è visto in precedenza, nella seconda metà del Seicento anche i corsari provenienti dall'Atlantico, soprattutto inglesi e olandesi, iniziarono a frequentare assiduamente il Mediterraneo. Non limitandosi ad attaccare i mercantili francesi, genovesi e spagnoli, i nuovi arrivati finirono ben presto anche per combattere tra loro, vista l'ostilità che divideva le due nazioni, coinvolgendo in questa lotta le acque e gli scali della Repubblica. Ad esempio, nel 1665 fu segnalata nel porto di Genova la presenza di alcuni legni olandesi armati per la corsa che, dopo aver realizzato alcune catture ai danni degli Inglesi, avevano trovato rifugio nello scalo della capitale, suscitando immediatamente le proteste del console d'Inghilterra, mentre l'omologo olandese cercava di minimizzare la portata di queste azioni⁶⁷.

Gli anni Ottanta del Seicento furono un altro periodo di grande attività corsa-

65 Ivi, Genova, 4 marzo 1659, testimonianza del capitano Giambattista Costa di Lavagna.

66 Ivi, Portovenere, 2 luglio 1659.

67 ASGE, *Archivio segreto* n. 1669, Genova, 24 giugno 1665.

ra, dovuta principalmente alla politica aggressiva di Luigi XIV⁶⁸. Infatti, mentre l'ostilità francese verso Genova raggiungeva il suo culmine, il Mar Ligure continuava ad essere uno dei principali teatri della corsa europea, con navi sempre più grandi e bene armate. Oltre ad Inglesi e Olandesi, i protagonisti di questa attività erano in gran parte sempre gli stessi: i Maiorchini furono segnalati, ad esempio, nel 1683, quando catturarono mercantili francesi prima a Diano⁶⁹ e poi a Savona⁷⁰, e nel 1684, con catture ai danni dei Francesi presso Vado⁷¹ e dei Genovesi ad Alassio⁷².

Di fronte a questa recrudescenza della corsa europea, la flotta genovese continuava comunque i suoi pattugliamenti, tuttavia non sempre era necessario l'uso della forza per avere la meglio sui corsari: ad esempio, ancora nel 1684, alcune imbarcazioni francesi e maiorchine, che corseggiavano al largo della Riviera di Ponente e avevano finito per scontrarsi tra loro, furono raggiunte da una galea che le scortò pacificamente nel porto di Savona, dove sarebbero state trattenute in attesa di indagini sull'andamento dei fatti⁷³.

Comunque, i navigli genovesi non furono solo vittime della guerra di corsa, visto che in molti casi furono loro gli autori di attacchi e catture ai danni di imbarcazioni di altre nazioni. Generalmente, in questi casi, si trattava di mercantili armati che, in base alle circostanze, cercavano una fonte alternativa di guadagno, anche al di fuori dell'area ligure.

Negli anni Ottanta del Seicento, in concomitanza con la guerra marittima contro la Francia, i corsari genovesi risultarono piuttosto attivi. In particolare, prendendo come esempio il 1685, si trovano nella documentazione diversi casi di aggressioni ai danni di imbarcazioni francesi, operate da legni di Genova o del Dominio, provenienti questi ultimi da località come Voltri, Sturla e Framura⁷⁴. La Francia non tardò comunque a protestare e, visto lo squilibrio tra i due

68 Riguardo alla recrudescenza della corsa durante le guerre di Luigi XIV: Paolo CALCAGNO, «Minacce dal mare: Genova e l'intensificazione della corsa durante le guerre di Luigi XIV», in PELLERITI (cur.), cit., pp. 163-176.

69 ASGE, *Archivio segreto* n. 1673, Diano Marina, 28 marzo 1683. In questo caso la vittima era una tartana, che tentò invano di raggiungere la marina di Diano per sfuggire all'aggressione.

70 Ivi, Savona, 3 maggio 1683. Viste le proteste francesi, due galee furono inviate a dare la caccia ai corsari maiorchini.

71 Ivi, Genova, 14 marzo 1684.

72 Ivi, Alassio, 2 aprile 1684. Era una «barcha con 130 huomini bene armata», già responsabile di aggressioni ai danni dei Francesi, che si rifugiò poi a Finale.

73 Ivi, Savona, 1 maggio 1684.

74 Ivi, Genova, 12 marzo 1685. Sono almeno sedici le imbarcazioni francesi vittime di queste

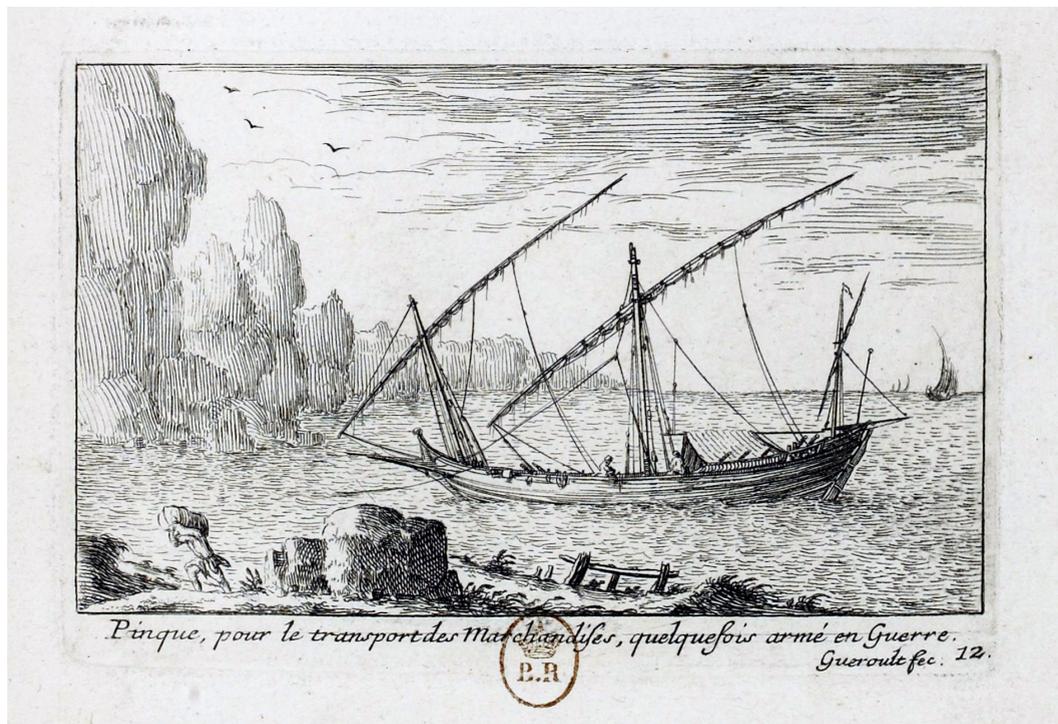


Fig. 3: Pinco genovese (Gueroult du Pas, *Recueil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, P. Giffart, 1710 – Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France)

Stati, a minacciare ulteriori rappresaglie.

«Dal nostro Gentilhuomo residente in Parigi ci è stato scritto che gli era stata fatta doglianza da un Ministro di quella Corte che da' vascelli genovesi fossero stati depredati vascelli francesi dopo che fu spirato il dì 12 marzo il termine prefisso alle ostilità di marina nell'aggiustamento seguito tra la Maestà Christianissima e la Repubblica [...] per tanto procurarete di prendere tutte le notizie che vi possano riuscire delle prede fatte da' nostri sudditi de vascelli francesi [...] e quando sapiate che alcuno de padroni genovesi abbia fatto preda de vascelli francesi dopo il detto dì 12 di marzo, e fosse capitato o capitasse nelle circostanze del vostro consolato, o in altra parte, impiegherete ogni diligenza poichè siano tratti con i loro vascelli e robbe [...]»⁷⁵

aggressioni da parte dei Liguri, in uno spazio compreso tra Spagna, Sardegna e Sicilia.

75 Ivi, Genova, 23 maggio 1685.

Indipendentemente dalle proteste e pressioni del loro governo, i Francesi non restavano comunque inerti e reagivano con i consueti metodi: sempre nel 1685 aggredirono diversi mercantili genovesi tra la Riviera di Ponente e la Spagna⁷⁶, e anche negli anni successivi continuarono a infestare le acque liguri.

Verso la fine del 1688 furono infine segnalati dapprima uno scontro navale tra Francesi e Olandesi presso Porto Maurizio⁷⁷, con i secondi che ebbero la meglio pur non riuscendo ad affondare l'imbarcazione nemica, e poi la cattura di una nave olandese a Sanremo, realizzata anche con l'aiuto di alcuni marinai di Alassio.

«Henrico Bosch Console degl'Alti, Potenti e Serenissimi Stati Generali degl'Uniti Paesi Bassi con suo sommo ramarico non puo a meno che adempire al debito della sua carica di non rappresentare alle SS.VV. Serenissime essere stata depredata, sotto 'l canone del luoco di S. Remo nella spiaggia vicino a terra un tiro di pistola, una nave olandese nominata *Fior del mare*, Capitano Antonio Tant, di notte tempo da un Capitano francese di nave mercante sino sotto li 17 del corrente mese di dicembre, con aver nello stesso tempo di tal'ostilità ucciso uno de' marinari e ferito un altro malamente. & quel che è peggio, assistito sudetto Capitano francese da una cialuppa, o sia coralina con molti huomini del luogo d'Alasio, qual nave precedentemente era stata perseguitata da detto Capitano francese sino alla spiaggia del Porto Maoritio e di poi per maggior sicurezza si era ritirata nella detta spiaggia di San Remo & sotto 'l canone di detto luoco [...].»⁷⁸

Mentre i corsari francesi restavano presenti a Ponente, dando la caccia non solo agli Olandesi ma anche agli Inglesi⁷⁹, la nave batava catturata a Sanremo si presentò dopo qualche mese a Genova sotto la bandiera gigliata, con un certo sconcerto da parte del console delle Province Unite, che non mancò di presentare le sue proteste⁸⁰.

76 Ivi, Genova, 3 luglio 1685.

77 Ivi, Porto Maurizio, 15 dicembre 1688.

78 Ivi, Genova, 26 dicembre 1688.

79 Ivi, Sanremo, 5 gennaio 1689.

80 Ivi, Genova, 3 ottobre 1689. Nonostante le rimostranze francesi, alla fine furono comunque gli Olandesi ad avere l'ultima parola in questa vicenda, visto che la nave fu restituita in quanto preda illegittima.

I corsari europei nella documentazione del Settecento

Come si è accennato in precedenza, la corsa europea nel Mar Ligure proseguì, con caratteristiche simili al periodo antecedente, anche nel Settecento: mentre la neutralità della Repubblica continuava a rivelarsi insufficiente per proteggere i mercantili da queste aggressioni, il ridimensionamento numerico della flotta di galee, avviato con la soppressione di un'unità per far fronte alle spese sostenute per l'acquisto di Finale (1713), riduceva ulteriormente la capacità difensiva genovese⁸¹. A maggior ragione, i navigli liguri si trovarono esposti alla corsa durante le guerre che videro direttamente coinvolta Genova.

Durante la guerra di Successione austriaca, che portò all'occupazione temporanea della Riviera di Ponente da parte dei Piemontesi con la stessa città di Genova brevemente sottoposta al controllo militare austriaco⁸², furono particolarmente attivi nella corsa sia i Sabaudi che i Britannici⁸³, ma anche i Francesi, questa volta alleati dei Genovesi, erano ben presenti nel Mar Ligure. Vediamo ora alcuni esempi relativi alla guerra corsara durante questo conflitto, tenendo comunque conto del fatto che molti danni al commercio marittimo ligure furono causati dall'attività diretta della flotta britannica.

Nel 1747, alcuni mercantili genovesi furono aggrediti nei pressi di Livorno da uno sciabecco britannico: in questo caso ad avere la meglio furono i Liguri, con l'aggressore che fu gravemente danneggiato grazie soprattutto, almeno da quanto si legge, all'azione del patrone di Alassio Giuseppe Mainetto, per questo proposto per premi e ricompense. Visto anche che Alassio rientrava tra i territori occupati dai Piemontesi, l'intento propagandistico di questa celebrazione appare piuttosto evidente.

81 In questo contesto, la presenza diretta dello Stato sul mare fu in parte sostituita dall'istituzione della Compagnia di Nostra Signora del Soccorso che, con un'originale commistione di iniziativa privata e controllo pubblico, armava bastimenti per la controcorsa. Su questo argomento: Emiliano BERI, «La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all'emergenza barbaresca nella Genova del Settecento», in PELLERITI (cur.), cit., pp. 151-163.

82 Riguardo all'occupazione sabauda della Riviera di Ponente: Paolo CALCAGNO, «Lo sguardo del Savoia sul Ponente ligure: la raccolta di informazioni da parte degli ufficiali sabaudi durante l'occupazione di metà Settecento (1746-1747)», in ASSERETO, BITOSI e MERLIN (cur.), cit., pp. 251-270. Sull'occupazione della città di Genova e la successiva rivolta antiaustriaca: Carlo BITOSI e Claudio PAOLOCCI (cur.), *Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Genova, Associazione Amici della Biblioteca Franzoniana, 1998; Giovanni ASSERETO, «1746. La rivolta antiaustriaca e Balilla», in *Gli anni di Genova*, cit., pp. 151-176.

83 LO BASSO, *In traccia de' legni nemici*, cit., pp. 123-166.

«Ben è noto a VV.SS. Serenissime quanto oprò il Patron Giuseppe Mainetto d'Alassio nel mese di marzo su le acque di Livorno contro del sciabecco inglese mentre antepoendo la gloria del suo Prencipe naturale all'evidente pericolo della propria vita e beni per essere il luogo d'Alassio occupato dalle armi di Sua Maestà sarda, si diede l'onore mediante il duro combattimento di tre ore continue contro del detto sciabecco di renderlo quasi distrutto d'equipaggio ed innavigabile e con ciò salvare dal medesimo il numeroso convoglio de bastimenti genovesi che tutti felici se n'entrarono in Livorno [...] almeno però si lusinga che una tale operazione sia stata gradita da VV.SS. Serenissime onde si fa animo ramemorarla alla loro alta comprensiva affinché vogliano compiacersi in contrasegno di tal gradimento dichiararlo Capitano di Mare e di Guerra ed onorarlo di quei altri premii ed onori à VV.SS. Serenissime meglio visti, desiderandosi il suddetto Patron Mainetto l'occasione di poter in avvenire vie più dimostrare la brama che ha di adoperarsi in servizio di VV.SS. Serenissime, e di sacrificare alla loro gloria il proprio sangue, e nel mentre umilmente s'inchina»⁸⁴.

Poco prima della fine della guerra, nel marzo del 1748, i corsari francesi catturarono presso Arenzano una nave olandese che, diretta in origine a Finale, si era trovata fuori rotta e la condussero a Genova. Anche in questo caso, gli Olandesi presentarono subito le proprie rimostranze, chiedendo la riconsegna della nave predata⁸⁵.

La corsa europea più insidiosa per Genova nel Settecento fu comunque quella praticata dai ribelli còrsi. Essi impiegavano principalmente legni di piccole dimensioni, che riuscivano non solo ad avere la meglio sulla maggior parte dei mercantili genovesi ma anche a sfuggire alle galee, che nel Settecento rappresentavano sempre il principale strumento di deterrenza anti-corsara⁸⁶. Ben presto, i bastimenti còrsi iniziarono a spingersi verso l'Italia, approfittando anche del riconoscimento di fatto della loro bandiera da parte di vari Stati italiani nonostante le proteste genovesi, e soprattutto verso le coste liguri. Di fronte alla

84 ASGE, *Archivio segreto* n. 1708. Genova, 27 marzo 1747.

85 Ivi, Genova, 2 marzo 1748.

86 Per gli aspetti marittimi della guerra in Corsica: Emiliano BERI, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2011, pp. 221-276; Id., «La marine génoise dans les guerres de la Corse (1729-1768)», *Chronique d'Histoire Maritime, publication de la Société Française d'Histoire Maritime*, 74 (2013), pp. 17-26; Id., «Galee e bastimenti da corsa. Le forze navali genovesi nella Rivoluzione di Corsica (1729-1768)», in *Storia dei Mediterranei. Relazione linguistiche, viaggi, politiche di dominio, conflitti*, Ragusa, Edizioni di storia e studi sociali, 2021, pp. 90-120.

corsa paolista molti mercantili liguri, nel tentativo di sfuggire a questi avversari, finirono per praticare il mimetismo di bandiera, navigando quindi con vessilli e patenti stranieri: nonostante i divieti, molte imbarcazioni battevano perciò bandiere toscane, pontificie, napoletane o francesi, anche se non mancavano comunque quelli che continuavano a inalberare la Croce di San Giorgio⁸⁷. Per fronteggiare la minaccia còrsa, oltre al solito pattugliamento delle acque rivierasche operato dalle galee⁸⁸, furono impiegate anche imbarcazioni più piccole di provenienza mercantile, come pinchi e feluche⁸⁹. Per proteggere il commercio dai nuovi nemici furono mobilitati anche legni dai principali centri delle Riviere, come Alassio e Chiavari, chiamati quindi direttamente a difendere l'attività marinaresca che impiegava gran parte della loro popolazione⁹⁰.

I ribelli, comunque, non solo continuavano a corseggiare ma inoltre costruivano nuove navi, ricevendo aiuti anche dai contrabbandieri. Nel 1761 la segnalazione dell'arrivo a Bonifacio (rimasta fedele alla Repubblica) dei marinai di un'imbarcazione catturata presso Calvi, in seguito fuggiti, si accompagna appunto alla notizia dei nuovi armamenti ribelli.

«La gondola del Patrone Francesco Moglio, che ne' mari di Calvi fu predata da pirati Corsi, fuggì dalle mani de' ribelli, e qui si rimise con tutti i marinari, ad esclusione del suddetto Patrone colà rimasto prigioniero. Dopo la dovuta contumacia qui consumata da i medesimi, ne ho preso l'esame di essi, che ho l'onore di compiegare, e dallo stesso VV.SS. Serenissime possono avere non solo la narrativa della loro disgrazia e della loro fuga, ma altresì l'essere e la portata del filucone da i ribelli nuovamente comprato o fatto comprare in Livorno nommeno, che il compimento della fabbrica del nuovo bastimento da detti ribelli fatto alle Prunette, ed il con-

87 Su questo argomento: Maria Stella ROLLANDI, «Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio inglese», *Società e storia*, 130 (2010), pp. 721-742; Luca LO BASSO, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016, pp. 147-178. Le autorità genovesi finirono comunque per tollerare il mimetismo di bandiera, pur continuando a considerarlo, almeno formalmente, illegale (BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione», cit., pp. 140-142).

88 ASGE, *Archivio segreto* n. 1714. Sanremo, 13 aprile 1761. In questo caso, la galea *Raggia* si spinse fino a Nizza, per poi fermarsi brevemente a Sanremo prima di tornare a Genova.

89 Ivi, Genova, 18 luglio 1761. In questa occasione furono armati un pinco e due feluche, anche se, visto l'aumento dei mezzi a disposizione dei Còrsi, si segnalava comunque la necessità di ingaggiare altre imbarcazioni per proteggere le rotte tra Liguria e Toscana.

90 Ivi, Genova, 24 luglio 1761. Sono qui citati due brigantini e una galeotta di Alassio e cinque feluche da Chiavari, radunati a Genova in attesa di istruzioni. In particolare, i brigantini sarebbero stati inviati direttamente in Corsica, mentre le altre imbarcazioni avrebbero navigato di conserva alle galee nelle acque liguri e còrse.

tinuo commercio delle feluche napolitane in quelle bande [...]»⁹¹.

La controcorsa genovese, nonostante le difficoltà, portava anche a qualche risultato. Nel novembre del 1761 due feluche ottennero «uno dei maggiori successi conseguiti dalla marina da guerra genovese contro i corsari paolisti»⁹², catturando la feluca *La Santissima Concezione*, comandata da Giorgio Rossi di Calvi. In questa occasione, interrogando i prigionieri, fu appurato che alcuni legni ribelli si preparavano ad attaccare i mercantili liguri nelle acque toscane e rivierasche. Inoltre, fu rinvenuta la lettera di marca che autorizzava il capitano della feluca ad aggredire i navigli genovesi, firmata da Pasquale Paoli.

«Avendo noi in conseguenza della dichiarazione de venti del mese di maggio del millesettecentosessanta, e delle determinazioni dell'ultimo congresso tenuto in Casinca nel mese di maggio di questo anno, per le quali à noi viene addossato tutto il peso e la dirrezione degl'affari appartenenti alla guerra, risoluto d'armare in corso alcuni bastimenti della Nazione per andare in traccia di quelli della Republica di Genova nostra nemica, abbiamo in virtù delle presenti nostre lettere, patenti da noi firmate, e munite del Publico Sigillo del Regno accordato à Giorgio Rossi di Calvi il comando d'una nostra filucha nominata *La Santissima Concezione*, acciò colla medesima possa scorere, e dare la caccia e predare tutti quelli bastimenti, che sotto la bandiera della Republica di Genova gl'occorrerà incontrare tanto ne' mari del nostro Regno, che in quelli del Dominio Genovese; Vogliamo perciò che il medesimo come tale Capitano di detta filucha sia riconosciuto ed ubbedito dal suo equipaggio, ed assistito in tutto ciò che gli bisognerà da tutti quelli che dipendono dal nostro Governo [...]»⁹³.

In effetti, già alla fine del 1761 furono segnalate aggressioni a mercantili genovesi nelle acque della Toscana, quando uno di questi fu attaccato e catturato da un felucone ribelle⁹⁴. Nel mese successivo un leudo fu a sua volta predato dai Còrsi, che lo condussero a Livorno, nonostante le proteste genovesi presso le autorità toscane⁹⁵.

Per quanto riguarda le coste liguri, le falle nella sorveglianza anti-corsara finirono ben presto per essere sfruttate anche dalla flottiglia paolista. Nel marzo del 1742 fu aggredito un pinco di Cervo, che trasportava olio e altre mercanzie a

91 Ivi, Bonifacio, 23 ottobre 1761.

92 BERI, *Genova e il suo Regno*, cit., p. 250.

93 ASGE, *Archivio segreto* n.1714, Calvi, 22 novembre 1761.

94 Ivi, Livorno, 12 dicembre 1761.

95 Ivi, Livorno, 8 gennaio 1762.



Fig. 4: Tartana da negozio (Gueroult du Pas, *Recueil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, P. Giffart, 1710 – Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France)

Marsiglia, al largo di Diano⁹⁶, mentre a luglio fu segnalata la cattura di un carico di sale a Levante e di una feluca a Bordighera⁹⁷.

Pur condotti con mezzi modesti, e comunque con una portata limitata rispetto alla corsa seicentesca, gli attacchi dei ribelli spaventavano i commercianti delle Riviere, che richiesero con insistenza maggiori protezioni al governo. In particolare, nella primavera del 1762 furono i pescatori di corallo di Rapallo, che si recavano regolarmente in Sardegna e che nell'anno precedente avevano

⁹⁶ ASGe, *Archivio segreto* n. 1714. Cervo, 13 marzo 1742.

⁹⁷ Ivi, Genova, 30 giugno 1762; Ventimiglia, 16 luglio 1762. Nel secondo caso il bastimento corso era anche responsabile della razzia ai danni di un felucone avvenuta nei giorni precedenti presso Sanremo.

subito perdite⁹⁸, a chiedere la scorta di almeno un bastimento armato per tenere lontano il nuovo e sfuggente nemico:

«Per le piraterie de' ribelli corsi sono qui in costernazione centocinquanta circa di queste coralline di partenza alle pesche de' coralli ne mari di Sardegna e Bonifaccio sul timore di essere assassinati nel passaggio al loro destino. Tamte povere famiglie anno il loro sostentamento dall'esito felice di detti viaggi, e in un'arresto rimarebbero all'ultima desolazione, e perciò in tale loro ansietà facciamo animo di ricorrere alla paterna amorevolezza di VV.SS. Serenissime umilmente supplicandole volersi degnare concederli un bastimento di loro scorta nel predetto viaggio [...]»⁹⁹.

Conclusioni

Terminata questa rassegna documentaria inerente alle azioni dei corsari europei e alle rappresaglie genovesi, si presentano, in conclusione, alcune considerazioni su quanto esposto nei paragrafi precedenti. Le fonti citate, e in parte trascritte, in questo studio dimostrano come la corsa europea abbia rappresentato una minaccia costante e significativa per il commercio genovese, toccando punte di particolare intensità. Quanto è stato ancora recentemente rilevato a proposito delle azioni dei Barbareschi¹⁰⁰, appare quindi valido anche per quelle dei corsari al servizio delle varie potenze europee.

La corsa barbaresca rappresentò un problema permanente per la Repubblica, visto il costante stato di guerra che caratterizzò le relazioni internazionali tra Genova e le Reggenze di Algeri, Tunisi e Tripoli. La corsa europea ebbe una configurazione differente, ma non di molto. Rappresentò un problema non permanente, è vero, ma comunque ben poco discontinuo, in relazione alla frequenza dei conflitti che caratterizza il Seicento e il Settecento e alla pressoché sistematica violazione della neutralità dei mercantili genovesi da parte dei bastimenti da corsa delle potenze in lotta. Quanto visto in questa sede a proposito del XVIII secolo si differenzia in parte rispetto alla realtà del periodo precedente, visto che il commercio genovese fu vittima di corsari che si consideravano effettivamente in guerra con la Repubblica. Tuttavia, anche i ribelli corsi, non avendo i mezzi né per sostenere veri e propri scontri con le unità militari genovesi

98 Su questo tema: Emiliano BERI, «Corallatori e guerra di corsa tra Sardegna e Corsica (1755-1768)», in Luca LO BASSO e Olivier RAVEAUX (dir.), «L'or rouge de Méditerranée: hommes, savoirs et pratiques autour du corail de la fin du Moyen Âge au XIXe siècle», *Rives Méditerranéennes*, 57 (2018), pp. 71-87.

99 ASGE, *Archivio segreto* n. 1714. Rapallo, 1 aprile 1762.

100 BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione», cit., pp. 121-131.

né per bloccare i collegamenti tra la Liguria e l'isola, finirono per concentrare i loro attacchi sui mercantili avversari.

A variare, in una certa misura, furono piuttosto le strategie difensive adottate dai Genovesi. Dapprima, nel XVI secolo, per contrastare gli attacchi dei Barbareschi, fu privilegiata una “difesa statica”¹⁰¹ impostata sulla prevalenza dello strumento fortificatorio, vista la necessità di proteggere sia i borghi costieri dalle incursioni a terra, sia i bastimenti mercantili dall'azione predatrice condotta in mare (con lo strumento fortificatorio efficace, in questo secondo caso, in relazione alla natura prevalentemente costiera, di cabotaggio, della navigazione mediterranea¹⁰²). Successivamente, a partire dal XVII secolo, considerati lo scemare delle incursioni a terra dei Barbareschi e la comparsa della nuova minaccia, quella dei corsari europei, che aveva quale unica configurazione l'azione predatrice contro i bastimenti mercantili, lo strumento navale, la “difesa mobile”, assunse un peso maggiore.

Il pattugliamento delle acque liguri da parte delle galee tentò di rispondere alle richieste di protezione avanzate da commercianti e marittimi e di dare concretezza alle rivendicazioni di sovranità sul Mar Ligure oltre che nuovo lustro all'immagine dello Stato, manifestando concretamente la sua presenza. Tale azione rivelava però evidenti limiti non tanto nelle intenzioni e nei sistemi adottati, quanto piuttosto per la scarsità di mezzi. Se le grandi imbarcazioni a remi, che potevano muoversi agilmente anche nei pressi delle coste, erano uno strumento adeguato a dare la caccia a legni corsari, tanto da essere impiegate anche contro avversari particolarmente sfuggenti come i ribelli paolisti, il loro scarso numero in paragone alla vastità dello spazio marittimo da controllare vanificava in gran parte l'efficacia della deterrenza, con i corsari, barbareschi o europei, che potevano sfruttare agevolmente le fisiologiche falle nel sistema difensivo genovese. Inoltre, soprattutto nel tardo Seicento, le minacce di rappresaglia da parte delle grandi potenze, sempre pronte a difendere i corsari al loro servizio¹⁰³, finirono per rappresentare un ulteriore ostacolo alla controcorsa genovese. I costi di gestione della flotta pubblica, principale causa del mantenimento di un numero insufficiente di unità e dei fallimenti nei tentativi di riarmo navale promossi nel Seicento, e le cautele imposte dalle ragioni della politica interna-

101 *Id.*, pp. 126-128.

102 Su questo tema: 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*, 1, 3 (2020), pp. 203-226.

103 CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste», *cit.*, pp. 960-963.

zionale, lasciarono quindi sostanzialmente un'ampia libertà di movimento ai corsari europei, che, tra il XVII e il XVIII secolo, ebbero modo di stabilire una pressoché costante, e solo moderatamente disturbata, presenza nel Mar Ligure.

In queste circostanze, i successi ottenuti nella controcorsa, pur presenti nella documentazione, si rivelavano effimeri, non portando ad un reale miglioramento della situazione per i Genovesi né al ristabilimento della sicurezza nel Mar Ligure. La richiesta di protezione avanzata dal mondo marittimo e commerciale ligure rimase perciò in gran parte sostanzialmente inappagata, portando tra le altre cose a pratiche, come il mimetismo di bandiera, che, per quanto ufficialmente proibite, finirono in una certa misura per essere tollerate dalle autorità.

BIBLIOGRAFIA E FONTI MANOSCRITTE

- ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *Archivio segreto* nn. 1666, 1667, 1669, 1673, 1708, 1714
- ASSERETO, Giovanni, «1746. La rivolta antiaustriaca e Balilla», in *Gli anni di Genova*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp. 151-176
- BARAZZUTTI, Roberto, «La course française en Méditerranée», *Nuova Antologia Militare*, 1, 3 (2020), pp. 183-202
- BARRA, Francesco, *Il Regno delle Due Sicilie (1734-1861)*, vol. I, Avellino, Il Terebinto, 2018
- BERI, Emiliano, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2011
- «Contrabbandieri, pirati e ladri di mare. Bonifacini e napoletani nella marina di Pasquale Paoli (1756-1768)», *Società e Storia*, 132 (2011), pp. 249-276
 - «La marine génoise dans les guerres de la Corse (1729-1768)», *Chronique d'Histoire Maritime, publication de la Société Française d'Histoire Maritime*, 74 (2013), pp. 17-26
 - «Génova y su frontera marítima entre los siglos XVI y XVII, defensa y control», in Valentina FAVARÒ, Manfredi MERLUZZI e Gaetano SABATINI (cur.), *Fronteras: Procesos y prácticas de integración entre Europa y América (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2016, pp. 341-352
 - «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)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, pp. 151-163

- «Corallatori e guerra di corsa tra Sardegna e Corsica (1755-1768)», in Luca LO BASSO e Olivier RAVEAUX (dir.), «L'or rouge de Méditerranée: hommes, savoirs et pratiques autour du corail de la fin du Moyen Âge au XIXe siècle», *Rives Méditerranéennes*, 57 (2018), pp. 71-87
- «Contro i corsari barbareschi. Una guerra permanente nel Mediterraneo d'età moderna», in *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo medioevo al 1870*, Ragusa, Edizioni Storia e Studi Sociali, 2019, pp. 280-304
- «Proteggere il commercio e difendere il Dominio. Il Golfo della Spezia nella politica militare della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)», *Nuova Antologia Militare*, 1, 3 (2020), pp. 203-226
- «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca XVII-XVIII sec.», *Progressus. Rivista di storia, scrittura e società*, 1 (2020), pp. 121-144
- *Contrabbandieri e corsari napoletani nella Rivoluzione di Corsica (1757-1768)*, Nocera Superiore, D'Amico, 2020
- «Galee e bastimenti da corsa. Le forze navali genovesi nella Rivoluzione di Corsica (1729-1768)», in *Storia dei Mediterranei. Relazione linguistiche, viaggi, politiche di dominio, conflitti*, Ragusa, Edizioni di storia e studi sociali, 2021, pp. 90-120
- BRROSSI, Carlo, *Il governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova, ECIG, 1990
- «Navi e politica nella Genova del Seicento», *Atti della Accademia ligure di scienze e lettere*, s. VI, 5 (2002), pp. 261-283
- «Il Genio ligure risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento», in Francesca CANTÙ (cur.), *I linguaggi del potere nell'età barocca*, vol. II, Roma, Viella, 2009, pp. 81-109
- *1684. La Repubblica sfida il Re Sole*, in *Gli anni di Genova*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp. 123-150
- BRROSSI, Carlo, e PAOLOCCI, Claudio, (cur.), *Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Genova, Associazione Amici della Biblioteca Franzoniana, 1998
- BONO, Salvatore, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1997
- *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia, Morlacchi, 2005
- *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019
- BORGHESI, Vilma, «Il Magistrato delle Galee (1559-1607)», in «Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo», *Miscellanea storica ligure*, 3 (1973), pp. 187-223
- CALCAGNO, Paolo, «*La puerta a la mar*». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo*, Roma, Viella, 2011

- «Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo», *Studi storici*, 4 (2014), pp. 937-964
 - «Lo sguardo del Savoia sul ponente ligure: la raccolta di informazioni da parte degli ufficiali sabaudi durante l'occupazione di metà Settecento (1746-1749)», in Giovanni ASSERETO, Carlo BITOSI e Pierpaolo MERLIN (cur.), *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri*, Genova, Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 2015, pp. 251-270
 - «Minacce dal mare: Genova e l'intensificazione della corsa durante le guerre di Luigi XIV», 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)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, pp. 163-176
 - *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Roma, Carocci, 2019
- CANDIANI, Guido, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2012
- CASANOVA, Giorgio, *La Liguria centro-occidentale e l'invasione franco-piemontese del 1625*, Genova, Erga, 1983
- COSTANTINI, Claudio, «Aspetti della politica navale genovese nel Seicento», *Miscellanea Storica Ligure*, n.s., 2/1 (1971), pp. 207-235
- *La Repubblica di Genova in età moderna*, Torino, Utet, 1978
- DECIA, Tamara, *Contra infales y enemigos de Su Majestad. I finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*, Palermo, New Digital Press, 2018
- DESSERT, Daniel, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 1996
- FILIOLI URANIO, Fabrizio, *La squadra navale pontificia nella repubblica internazionale delle galere: secoli XVI-XVII*, Roma, Aracne, 2016
- GIACOMONE PIANA, Paolo, e DELLEPIANE, Riccardo, «La preparazione militare della Repubblica di Genova per la guerra del 1625», in Dino PUNCUH (cur.), «Studi in memoria di Giorgio Costamagna», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, XLIII (2003), pp. 269-304
- GLETE, Jan, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge, 2000 (trad. it. *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010)
- GOODMAN, David, *El poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001
- GRAZIANI, Antoine-Marie, «La marine de guerre paoliste (1755-1760): mythes et réalités», *Neptunia*, 228 (2002), pp. 22-35
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, «La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700)», *Hispania*, LXV (2005), pp. 115-152
- IEVA, Frédéric, «Il Principe di Piemonte nella guerra lampo del 1625», in Giovanni As-

- SERETO, Carlo BITOSI e Pierpaolo MERLIN (cur.), *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri*, Genova, Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 2015, pp. 81-98
- LANE, Frederic, *Profits from power. Readings in protection rent and violence-controlling enterprises*, Albany, State University of New York Press, 1979
- LENCI, Marco, *Corsari. Guerra, schiavi e rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci, 2006
- LO BASSO, Luca, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon, 2002
- *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003
 - *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon, 2004
 - «Livorno, gli inglesi e la guerra corsara nel Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVIII secolo», *Nuovi Studi Livornesi*, XV (2008), pp. 153-170
 - «Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento», in Paolo CALCAGNO (cur.), *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato nella scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*, Savona, Società savonese di storia patria, 2009, pp. 132-155
 - «L'emergenza corsara e il difficile mantenimento della neutralità della Repubblica di Genova tra Rivoluzione e Controrivoluzione», 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)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, pp. 137-150
 - *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016
- PACINI, Arturo, «*Desde Rosas a Gaeta*». *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, Franco Angeli, 2013.
- PEDEMONTE, Danilo, «Bombe sul Dominio: la campagna inglese contro la Repubblica di Genova durante la guerra di Successione austriaca», *Mediterranea. Ricerche storiche*, X, 27 (2013), pp. 109-148
- PÉRET, Jacques, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012
- REY, Didier, «La flotte militaire corse 1760-1769», *Études Corses*, 29 (1987), pp. 145-160
- ROLLANDI, Maria Stella, «Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio inglese», *Società e storia*, 130 (2010), pp. 721-742
- SAVELLI, Rodolfo, «Un seguace italiano di Selden: Pietro Battista Borghi», *Materiali per una storia della cultura giuridica*, III (1973), pp. 13-76

- TENENTI, Alberto, «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in Antonello MATTONE e Piero SANNA (cur.), *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Sassari, Gallizzi, 1994, pp. 311-318
- TOSO, Giorgio, *Viva sempre a rossa croce. La guerra sul mare nel Settecento ligure attraverso la documentazione letteraria in genovese*, Savona, Insedicesimo, 2019
- «Il ritorno al mare. Dibattito politico e letteratura sul riarmo navale a Genova tra il XVI e il XVII secolo», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s., LX (2020), pp. 175-222.
- VILLIERS, Patrick, *Les Corsaires*, Paris, Éditions Jean-Paul Gisserot, 2007
- ZAPPÀ, Andrea, *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Città del Silenzio, Novi Ligure, 2018

*Le campagne antipirateria nel Mar Egeo
della Marina del Regno di Sardegna
tra il 1826 e il 1828*

di ALDO ANTONICELLI

ABSTRACT – From 1826 to 1828 the Kingdom of Sardinia often sent its naval vessels in the Greek Archipelago in order to protect its merchant navy, which was heavily engaged in a thriving trade with the Levant and the Black Sea, from the attacks of the greeks privateers and pirates that during the Greek War of Independence assaulted the merchant ship of every nation. Such course of action was adopted belatedly respect to other nations, such as Austria, France and Great Britain, under the pressures coming from the mercantilist and commercial communities and the advice of the sardinian diplomats and consular agents recently established in many cities and islands of the Ottoman Empire. During their cruises in the Archipelago the Kingdom of Sardinia Navy's ships protected hundreds of merchant ships, either national or foreigners sailing singly or in convoys.

KEYWORDS: PIRACY, GREECE, KINGDOM OF SARDINIA, NAVY, INDEPENDENCE, OTTOMAN

Il commercio del Regno di Sardegna con il Levante

Nei primi anni successivi all'annessione al Regno di Sardegna della Repubblica di Genova, avvenuta nel 1815 in seguito alle decisioni prese nel Congresso di Vienna, la marineria mercantile ligure si riprese rapidamente dalle pessime condizioni in cui versava alla fine delle guerre napoleoniche, dovute al depauperamento numerico e qualitativo del naviglio provocato dalla guerra e dal pericolo dei corsari delle reggenze barbaresche con le quali la Repubblica non aveva stipulato trattati di pace; una scelta che aveva spinto molti suoi armatori ad adottare bandiere estere, in particolar modo quella britannica¹. Tra 1816 e

¹ Angela LA MACCHIA, «Aspetti dell'economia marittima genovese nei primi decenni della Restaurazione», in Rosario BATTAGLIA, Salvatore BOTTARI, Angela LA MACCHIA, *Porti e traffici nel Mediterraneo, tre saggi di storia economica marittima (1695-1861)*, Milano, Franco Angeli, 2018, pp 11-12.

1831 il numero dei bastimenti iscritti nella Direzione marittima di Genova passò da 682 a 1.303².

Il commercio di grano proveniente dal Mar Nero era uno dei settori cruciali, a livello strategico, del commercio marittimo ligure-sabaudo³. Nei primi dieci mesi del 1820 su 618 bastimenti carichi di grano partiti da Odessa, 44 avevano la bandiera del Regno di Sardegna. Nel 1822 il governo ottomano decise di consentire l'accesso al Mar Nero, attraverso gli stretti, solo ai bastimenti degli stati con cui era stato sottoscritto un trattato commerciale. Il Regno di Sardegna non era tra questi, per cui molti armatori genovesi ricorsero alla soluzione di far prendere ai propri bastimenti la bandiera russa, sfruttando le reti di relazioni della comunità ligure di Odessa⁴.

Il governo sabaudo ricorse all'aiuto del governo britannico grazie al quale nel 1823 negoziò un trattato "di amicizia e di commercio" con l'Impero Ottomano⁵. Furono aperte relazioni diplomatiche dirette: a marzo il primo incaricato d'affari residente sabaudo, conte Lodovico Sauli d'Igliano, giunse a Costantinopoli. Il trattato, oltre a permettere ai commercianti sardi il diritto di acquistare e di esportare merci e di libera navigazione attraverso gli stretti e nel Mar Nero, autorizzò l'insediamento di sedi consolari del Regno di Sardegna in tutti i luoghi in cui il commercio marittimo lo rendesse necessario⁶. Sauli riferì che nel 1824 nel porto di Costantinopoli il Regno di Sardegna, con 79 arrivi e 75 partenze di bastimenti, era al quarto posto dopo l'Austria (530 e 519), la Russia (438 e 429) e la Gran Bretagna (358 e 365), e molto avanti alla Francia (20 e 24). I bastimen-

2 Ibidem.

3 Marco DORIA, «La Marina mercantile in Liguria», in Paolo FRASCANI, (cur.), *A vela e a vapore, Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, p. 94.

4 ARCHIVIO DI STATO DI TORINO (d'ora in poi ASTO), *Sezione di Corte* (d'ora in poi SC), *Materie politiche per rapporto all'estero, Consolati nazionali* (d'ora in poi MPRE-CN), Odessa, marzo 1, n° 54, 18 novembre 1822, il console sardo ad Odessa al ministro per gli Affari Esteri Vittorio Sallier De La Tour.

5 All'epoca la Gran Bretagna, quando richiesto, curava gli interessi internazionali del Regno Sabaudo in quanto suo alleato durante il periodo delle guerre napoleoniche. Nel 1816 l'ammiraglio britannico lord Exmouth aveva stipulato per conto del Regno i trattati di pace e di amicizia con le reggenze barbaresche di Tunisi, Tripoli e Algeri. ASTO, SC, *Trattati diversi in Materie politiche per rapporto all'estero, Trattati diversi*, marzo 1 di addizione; *Trattati di Pace ed Amicizia tra Sua Maestà il Re di Sardegna e le Reggenze di Algeri, Tunisi e Tripoli*, Torino, Domenico Pane, 1816.

6 *Traité de la Royale Maison de Savoie avec les puissances étranger*, tomo IV, Torino, 1836, pp 538-550.

ti sabaudi interessati erano 40, in quanto spesso un singolo bastimento arrivava e partiva da Costantinopoli più volte, sostandovi per ottenere dalle autorità ottomane il *firmano*, ossia l'autorizzazione ad entrare nel Mar Nero⁷.

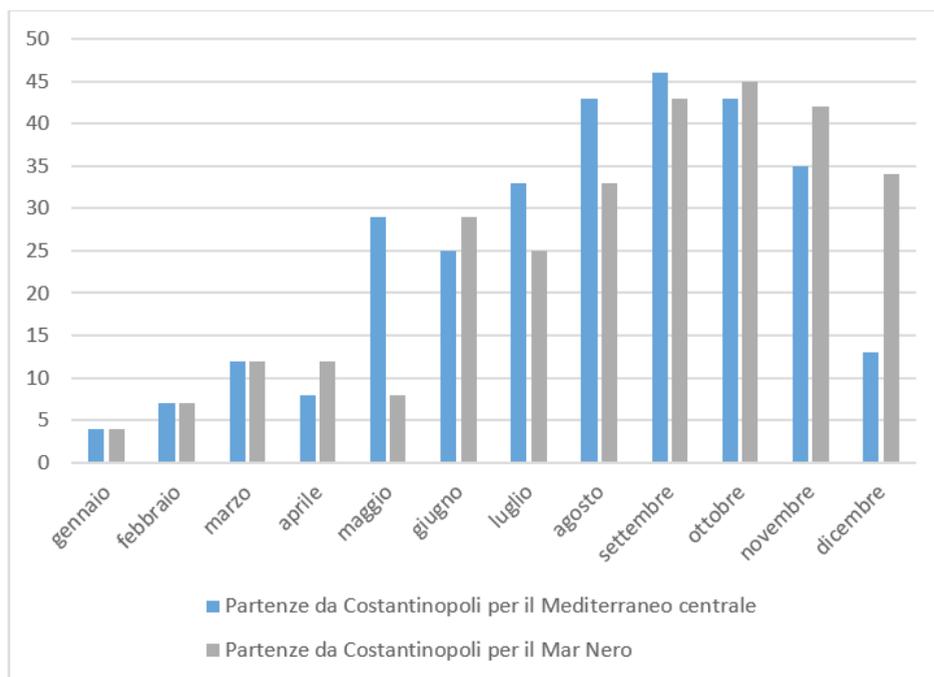
La nave *Fortuna*, per esempio, nel corso dell'anno compì due viaggi completi tra il Mar Nero e l'Italia: nel primo salpò da Civitavecchia per Odessa, da dove fece ritorno a Genova; nel secondo navigò tra Genova e Odessa, e ritorno. Altri bastimenti effettuarono due viaggi tra Costantinopoli e il Mar Nero prima di tornare a Genova. Le destinazioni erano Odessa oppure Tangarok (Taganrog)⁸, un porto situato all'estremità nord orientale del Mar d'Azov. In totale 19 bastimenti raggiunsero Odessa e 14 Tangarok. I restanti sette ebbero altre destinazioni, quali Zante o Caffa. La maggior parte arrivarono e partirono da Genova, ma per alcuni la rotta fece capo a Nizza, Marsiglia, Lisbona e Smirne.

Da un registro del consolato sardo di Costantinopoli relativo al 1831 si rileva che dei 156 bastimenti sabaudi arrivati nel porto della capitale ottomana, 145 erano brigantini, sette navi, due brigantini-goletta, più una bombarda e un cutter. Dei bastimenti entrati nel Mar Nero, 52 si erano recati ad Odessa, 55 a Tangarok e 31 a Marianopoli (Mariupol) o a Trebisonda (Trabzon). Alcuni trasportavano agrumi, sale, zucchero, legname, porcellane e cocciniglia, ma la maggior parte navigava senza carico: un dato da cui emerge la centralità del commercio del grano del Mar Nero, tanto cruciale da giustificare il viaggio d'andata "a vuoto", ossia di un viaggio condotto al solo scopo di imbarcare grano in un dei porti di quel mare. Il tempo di permanenza nel Mar Nero andava da un mese e mezzo a tre mesi⁹. Come si vede nel grafico riportato qui di seguito, nel 1831 le partenze da Costantinopoli per il Mediterraneo centrale erano distribuite tra i mesi di maggio e novembre, mentre da Costantinopoli per il Mar Nero tra giugno e dicembre.

7 ASTO, SC, *Materie politiche per rapporto all'estero, Lettere ministri* (d'ora in poi *MPRE-LM*), Porta Ottomana, marzo 4, 10 febbraio 1825 n° 54, Sauli a La Tour.

8 Per quanto riguarda i toponimi, nel testo è stata adottata la dizione utilizzata all'epoca; dove necessario, alla prima ricorrenza di ciascuno, è stato inserito tra parentesi il toponimo attuale. Per la località di Taganrog nell'Ottocento erano utilizzate indifferentemente le dizioni Taganrok o Tangarok; quest'ultima, alla quale ci si attiene, è quella che appare con maggior frequenza nei documenti del Regno di Sardegna.

9 ASTO, SC, *MPRE-CN*, Costantinopoli, marzo 24, fasc. 1831-33.



Un'indicazione della consistenza del commercio sabaudo-ligure del grano del Mar Nero ci viene fornita da una lettera dell'ammiraglio Des Geneys del 4 novembre 1827, in cui si evidenzia come il valore del carico dei circa 80 mercantili in procinto di far ritorno nel Mediterraneo occidentale, 18 milioni di lire, era tale che una sua eventuale perdita avrebbe provocato la rovina di molti commercianti e compagnie di assicurazione¹⁰.

¹⁰ ASTo, *Sezione Riunite* (d'ora in poi *SR*), *Ministero della Marina, Materiale* (d'ora in poi *MdM-M*), *mazzo 293*, 4 novembre 1827, il comandante generale della Marina del Regno di Sardegna Giorgio Des Geneys al segretario di gabinetto del re Giuseppe Barbaroux.

La pirateria greca nel Levante

Il territorio della Grecia nel corso della Guerra d'Indipendenza (1821-1829) cadde in uno stato di totale anarchia a causa del crollo dell'autorità ottomana, delle lotte interne tra i diversi gruppi e fazioni nei quali erano divisi gli insorti e nella quasi completa mancanza di autorità dei vari governi rivoluzionari. Dopo gli iniziali successi capi militari e politici locali si impossessarono di prerogative e proventi fiscali, utilizzandoli per i propri fini. Ben presto le attività commerciali collassarono impoverendo la popolazione. Questo fenomeno coinvolse anche le comunità marittime dell'arcipelago greco: qui la pirateria si sostituì al commercio, diventando un fenomeno endemico.

Il commercio marittimo greco aveva vissuto un ventennio di notevole sviluppo tra il 1794 e il 1815, grazie alle guerre della Rivoluzione e napoleoniche; l'uscita di scena della marineria mercantile francese, che fino ad allora aveva occupato una posizione di primo piano nel Mediterraneo orientale, aprì spazi d'azione inediti per le marinerie greche. Le isole di Spetses, Idra, Siros, Andros e Psara divennero le basi di grandi flotte mercantili. Il loro declino ebbe inizio con la fine delle guerre napoleoniche, quando la presenza delle altre marinerie europee ritornò ad essere consistente¹¹.

Durante la rivoluzione greca le isole dell'arcipelago divennero a tutti gli effetti delle entità statuali semi-indipendenti dalle quali salparono flottiglie di bastimenti di piccole e medie dimensioni che si dedicarono a depredare i legni mercantili turchi, operando come corsari sotto l'autorità, giuridicamente discutibile, di magistrature locali. Alcuni dei capitani mercantili andarono a formare il nucleo di una Marina nazionale¹², ma molti si dedicarono alla corsa¹³. Col peggiorare della situazione dei sollevati, tra il 1821 e il 1826, l'attività dei bastimenti corsari greci, che inizialmente era diretta contro la marineria ottomana, divenne pirateria pura e semplice, diretta tanto contro i bastimenti neutra- li quanto contro quelli nemici. Chiunque commerciava con l'Impero Ottomano

11 Apostolos DELIS, «A Hub of Piracy in the Aegean: Syros during the Greek War of Independence», in Gelina HARLAFTIS, Dimitris DIMITROPOULOS and David J. STARKEY (Eds), *Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth to Nineteenth Centuries*, Athens, Sylvia Ioannou Foundation, 2016, pp. 49-50.

12 La Marina greca in pratica era costituita da un "consorzio" di armatori privati originari delle varie isole e porti della Grecia; i comandanti e gli armatori dei singoli bastimenti mantenevano un alto livello di indipendenza e decidevano di volta in volta se e a quali azioni partecipare. Lawrence SONDHAUS, *Naval Warfare 1815-1914*, London, Routledge, 2001, p. 15.

13 Roger C. ANDERSON, *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Liverpool, Liverpool University Press, 1952, 1952, p. 483.

era considerato nemico, per questo motivo i bastimenti di qualsivoglia bandiera erano fermati, ispezionati e catturati, oppure saccheggiati. Anche i comandanti delle navi ufficialmente appartenenti alla Marina da guerra greca non disdegnavano di dedicarsi, saltuariamente, a questa attività piratesca.

Detto ciò, va tenuto presente che i bastimenti delle nazioni neutrali trasportavano non di rado merci per conto del governo ottomano¹⁴. Nella fase iniziale della rivolta gli attacchi si concentrarono principalmente contro i bastimenti dell'Impero austriaco proprio per questo motivo. Il governo austriaco appoggiava l'Impero ottomano e la sua marineria mercantile riforniva regolarmente di vettovaglie l'armata egiziana che sosteneva il sultano¹⁵. Presto però i pirati cominciarono ad assalire anche i bastimenti di Francia, Russia, Spagna, Stati Uniti, Regno di Sardegna e degli altri stati italiani¹⁶. Non furono risparmiati nemmeno quelli britannici e delle isole Ionie, che erano sotto il protettorato britannico¹⁷, nonostante le simpatie che la Gran Bretagna nutriva per la rivoluzione greca. La pirateria non era un mero fenomeno economico, alcuni esponenti politici greci la inserivano in un preciso calcolo strategico, ritenendo che più il commercio britannico sarebbe stato danneggiato, maggiore sarebbe stata la probabilità di un intervento del governo di Sua Maestà in favore della Grecia¹⁸. Tra il 1821 e il 1826 le perdite stimate nel commercio marittimo furono di 4.000.000 di franchi per l'Austria, 900.000 per la Gran Bretagna e 300.000 per la Francia¹⁹.

La pirateria raggiunse il suo apice nella prima metà del 1827, quando le at-

14 David W. WRIGLEY, «The Neutrality of Ionian Shipping and its Enforcement during the Greek Revolution (1821-1831)», *The Mariner's Mirror*, 73, 3 (1991), pp. 245-260, pp. 250-51.

15 Ivi, p. 41; David SCHRIFFL, «Austrian Intelligence and the National Interest in the Mediterranean Region during the Early Nineteenth Century», in Mika SUONPÄÄ e Owain WRIGHT (Eds), *Diplomacy and Intelligence in the Nineteenth-Century Mediterranean World*, London-New York, Bloomsbury Academic, 2019, p. 86.

16 I greci sostenevano che qualsiasi merce uscisse da un porto turco costituisse una preda legittima, indipendentemente dalla bandiera del bastimento sul quale era imbarcata, Jurien DE LA GRAVIÈRE, *La Station du levant*, Paris, E. Plon, 1876, vol. I, p. 324.

17 La Repubblica delle Sette Isole Unite esistette dal 1800 al 1807 sotto sovranità congiunta dell'Impero Russo e dell'Impero Ottomano. Dopo un periodo di occupazione prima francese e poi britannica, dal 1815 al 1864 divennero un protettorato britannico con il nome di Stati Uniti delle Isole Ionie.

18 Thomas GORDON, *History of the Greek Revolution*, Edinburgh-London, Blackwood-Cadell, 1844, vol. II, p. 481.

19 Apostolos DELIS, «From Lateen to Square Rig: The Evolution of the Greek-owned merchant fleet and its Ships in the eighteenth and nineteenth centuries», *The Mariner's Mirror*, 100, 1 (2014), p. 44.

tività predatrici si estesero oltre l'Arcipelago, arrivando fino all'Adriatico e al largo della Sicilia e della Sardegna. Il console sardo a Trieste riferì che in una sola settimana di ottobre nel golfo omonimo erano stati assaliti sette bastimenti²⁰. Secondo una stima fatta all'epoca, forse esagerata, quasi un quarto della popolazione maschile della Grecia era impegnata direttamente o indirettamente nell'attività piratesca²¹. Le autorità locali non mancavano di essere coinvolte. Lykourgos Logothetis, leader politico-militare dell'isola di Samo, puniva gli equipaggi dei bastimenti pirata ma ne proteggeva i capitani ed era partecipe degli utili prodotti dalla loro attività²².

L'intensità della pirateria iniziò e diminuì a partire dall'estate del 1827 quando, a luglio, Gran Bretagna, Francia e Russia, con il trattato di Londra, annunciarono la loro intenzione di proporsi come mediatrici tra la Porta e gli insorti greci, chiedendo alle due parti di aderire a un armistizio il cui rispetto sarebbe stato garantito dalle loro flotte. In autunno le squadre navali delle tre potenze bloccarono nella baia di Navarino la flotta che il Pascià d'Egitto aveva mandato in aiuto alle forze del Sultano. Il 20 ottobre 1827, a causa di una supposta provocazione da parte egiziana, gli alleati aprirono il fuoco e la annientarono.

La scomparsa del potere navale ottomano diede nuovo vigore alla pirateria greca. Di conseguenza i comandanti delle tre squadre alleate intimarono alle autorità elleniche di intervenire, in caso contrario sarebbe passati all'azione per porre un freno al «sistema di ruberie in alto mare che avrebbe portato all'esclusione della Grecia dall'ordine civile delle nazioni»²³. In risposta, nel novembre del 1827, la Commissione governativa greca installata ad Egina emanò un proclama che intimava la cessazione di ogni attività predatrice

«il corseggiare era per l'addietro necessario...ma ora dopo la distruzione della flotta nemica...è divenuto affatto superfluo. È perciò dal giorno d'oggi in poi il corseggiare viene interamente proibito a tutti i legni da guerra greci»²⁴.

20 ASTO, *SR, MdM-M*, registro 351, relazione a Sua Maestà (d'ora in avanti RSM) n° 109, 24 ottobre 1827.

21 GORDON, cit., vol. II, p. 479.

22 DELIS «From Lateen», cit., p. 44.

23 Pitcairn JONES (Ed.), *Piracy in the Levant, 1827-8, Selected from the papers of Admiral Sir Edward Codrington and edited by Lieutenant-Commander C. G. Pitcairn Jones*, London, Navy Records Society, 1934, *Gli Ammiragli delle squadre alleate ai membri del Comitato permanente del Corpo legislativo, 24 ottobre 1827*, p. 234.

24 *La commissione di governo interinale, Egina, 2 novembre 1827*, citato nella *Gazzetta di Milano*, venerdì 11 gennaio 1828, p. 41.

La stampa occidentale espresse un generale scetticismo sulla reale efficacia del proclama, considerandolo quale mero atto formale, prodotto per manifestare la buona disposizione del governo greco nel soddisfare le istanze delle potenze alleate.

Un'azione più incisiva prese avvio sotto la leadership di Ioánnis Kapodistrias, «Presidente della Grecia» dal 18 aprile 1828. Già nel mese di gennaio 1828 l'ammiraglio Andreas Vokos, meglio noto con il soprannome di Miaoulis, che all'epoca comandava le forze navali greche in assenza di lord Cochrane²⁵, aveva fatto pubblicare una dichiarazione contro la pirateria

«La guerra è ormai finita sul mare [...] è quindi venuto il tempo di [...] guarentire il commercio dei neutrali dalla pirateria [...] vile e vergognoso mestiere [...] è proibito [...] a tutti i governi delle isole dell'Arcipelago [...] di concedere asilo ai pirati o di permettere [che] vendano il frutto dé ladronecci [...] io stesso mi recherò in persona [...] affine di annientare questa disprezzabile genia [...] Chiunque sarà colto ad esercitare la pirateria [...] sarà senza eccezione punito colla morte e le sue navi mandate a fondo»²⁶.

In seguito lo stesso ammiraglio, su ordine di Kapodistrias, agì contro le comunità piratesche delle isole Skopelos e Skyros, confiscando 78 bastimenti²⁷. Un'azione efficace sul piano materiale, ma blanda sotto il profilo giuridico, perché i pirati, sottoposti a processo, furono o assolti o condannati e perdonati. La fine dell'attività predatrice ellenica era comunque prossima: l'esito della guerra russo-turca del 1828-29 – sconfitta della Turchia (1829) e riconoscimento da parte dell'Impero ottomano dell'indipendenza della Grecia (1830) – determinò la fine del conflitto greco-ottomano e con esso della pirateria.

Caratteristiche della pirateria greca

Anche se generalmente i bastimenti mercantili erano armati con cannoni di piccolo calibro, le testimonianze dei capitani dei bastimenti di bandiera sarda ci parlano di assenza di resistenza di fronte agli attacchi dei corsari: quando un mercantile veniva assalito era raro che si difendesse. I pirati solitamente si impadronivano della merce imbarcata ma non solo, anche delle provviste di bor-

25 Thomas Cochrane era un ex ufficiale della Royal Navy che comandò con successo le Marine del Cile e del Perù nel corso delle loro guerre d'indipendenza. Tra il 1827 e il 1828 fu al comando della Marina greca senza conseguire importanti risultati.

26 Riportato dalla *Gazzetta di Parma* del 23 aprile 1828.

27 DELIS, «A Hub of Piracy», cit., p. 45; GORDON, cit., p. 497.

do, dell'attrezzatura, delle bussole e degli strumenti di navigazione. Solitamente non si accanivano contro gli equipaggi, ma quando non trovavano merci di valore ricorrevano alla violenza e alle sevizie per costringere gli ufficiali e i marinai a confessare dove fossero nascosti il denaro e altri oggetti di valore.

Esemplare è quello che accadde al capitano Carlo Buzzolini del brigantino *Carlo Felice*²⁸. Il 17 marzo 1826 insieme a due altri brigantini sabaudi si trovava nello stretto tra l'isola di Andro (Andros) e il Capo, o Cavo, d'Oro (Capo Kafireas), all'estremità meridionale dell'isola Eubea, quando avvistarono un brigantino austriaco attaccato da tre mistici greci²⁹. Buzzolini avrebbe voluto andare in soccorso del brigantino ma fu dissuaso dagli altri due capitani, che non vollero intervenire «in una contesa che non li riguardava». I tre brigantini si misero in panna attendendo di essere ispezionati dai greci.

I mistici, che nel frattempo avevano catturato il brigantino austriaco, si rivelarono essere legni pirati. Una ventina di marinai salì a bordo del *Carlo Felice* minacciando di morte Buzzolini se non avesse rivelato dov'era nascosto il suo denaro. I pirati condussero i quattro brigantini all'isola di Psara per sbarcare le merci. Il comandante di un bastimento sopraggiunto, che si indentificò come un capitano della Marina greca, radunò a bordo del *Carlo Felice* i pirati e, dopo averli redarguiti per il loro comportamento, assicurò Buzzolini che gli avrebbe fatto restituire tutte le merci sbarcate. In realtà spartì il bottino con i pirati, dopodiché lasciò i quattro bastimenti liberi.

Spesso uno stesso bastimento veniva assalito più volte, come accadde al brigantino sabardo *Cortese* che fu assalito prima al largo di capo Matapan, poi davanti all'isola di Cerigo (Citèra) ed infine al largo dell'isola di Chio (Chios)³⁰. Gli equipaggi a volte subivano, come già accennato, violenze e sevizie. Il 4 novembre 1826 il brigantino *Nostra Signora del Carmine* fu assalito davanti a capo Maleka, nell'isola di Creta. I pirati, per scovare il luogo dove era nascosto il denaro, picchiarono i marinai con corde e bastoni e torturarono il capitano e un

28 ASTo, SC, MPRE-CN, Costantinopoli, mazzo 24, fasc. *Carlo Bussolini (sic) del Carlo felice*, *Atti di Piraterie sofferte*, marzo 1826.

29 Il mistico era una imbarcazione a vela e a remi di piccole dimensioni, diffusa sia nel Mediterraneo orientale che in quello occidentale, dotata di tre alberi a vele latine, talvolta sormontate da una piccola vela quadra e, generalmente, di 18-20 remi; durante la Guerra d'Indipendenza greca era invece denominato mistico qualsiasi piccolo bastimento a propulsione mista velica e remica; Stelios A. PAPADOPOULUS (Ed.), *The Greek Merchant Marine (1453-1850)*, Athens, National Bank of Greece, 1972, pag. 101.

30 ASTo, SC, MPRE-CN, Dardanelli, mazzo 1, n° 379, dicembre 1827, il viceconsole Borea a La Tour.

giovane mozzo con una corda sottile legata ai genitali, sottoposta a progressiva tensione. Ottenuto il denaro si impadronirono anche di tutto ciò che poteva essere asportato dal bastimento³¹. Talvolta anche il bastimento poteva andare perduto, come accadde al brigantino *Piccolo Davide* che fu assalito il 13 ottobre 1827 in prossimità di Canea (Chania): non trovando nulla da saccheggiare i pirati portarono il brigantino ad investire sulla costa, causandone il naufragio. I marinai si salvarono a terra privi di tutto e «praticamente ignudi»³².

Le contromisure

Per far fronte alla pirateria greca Austria, Gran Bretagna, Francia, Olanda, Svezia e Stati Uniti istituirono nell'Arcipelago delle «stazioni navali», ossia squadre dislocate permanentemente composte da fregate e bastimenti minori (golette e brigantini), con base principale a Smirne³³. I bastimenti da guerra effettuavano crociere individuali, di pattugliamento, attacchi ai porti utilizzati come basi dai pirati e soprattutto, servizio di scorta dei mercantili. Generalmente attendevano che si fosse radunata, in determinati porti, una certa quantità di bastimenti per poi convogliarli e scortarli attraverso le aree più pericolose.

Nei primi anni l'attività delle stazioni navali non fu particolarmente efficace, a causa dello scarso numero di bastimenti impiegati e delle poco chiare istruzioni impartite ai comandanti. Anche se sul piano locale i comandanti delle varie marine spesso collaborarono, scortando non solo propri mercantili ma anche quelli delle altre nazioni, i diversi, e spesso divergenti, obiettivi politici e strategici fissati dai rispettivi governi impedirono a lungo una attività coordinata, riducendo così l'efficacia della loro azione. La nazione più impegnata fu, a lungo, l'Austria. La divisione navale in Grecia e nel Levante istituita nel 1821, e dal 1826 al comando del viceammiraglio Amilcare Paulucci, arrivò a contare 22 unità tra bastimenti da guerra e mercantili armati³⁴. Inizialmente fu la squadra più numerosa tra quelle che operavano nel Levante; l'intera *Mediterranean Fleet* britannica, ad esempio, contava all'epoca 13 bastimenti in tutto, dei quali solo cinque operavano nell'Arcipelago.

31 Ivi, Smirne, mazzo 1, n° 14, 15 dicembre 1826, il console Montiglio a La Tour.

32 Ivi, n° 35, 13 ottobre 1827, Montiglio a La Tour.

33 Ivi, n° 20, 17 marzo 1827, Montiglio a La Tour.

34 ANDERSON, cit., p. 508; Diego SORIA, *Istoria della Grecia dal 1824 in poi*, Napoli, 1841, vol. II, p. 338.

La squadra austriaca fu anche quella più disposta ad usare la forza contro i pirati, anche se non sempre con risultati positivi. Dal momento che era impossibile dare la caccia ai singoli legni pirati, Paulucci adottò il sistema di esigere dagli abitanti delle isole, nelle quali si sapeva o si presumeva trovassero rifugio, un indennizzo per i bastimenti austriaci predati. A metà del 1826 Paulucci sbarcò un contingente di soldati sull'isola di Mikonos, bruciando bastimenti e riscuotendo l'indennizzo, poi ripeté l'operazione a Tinos e a Naxos. Le sue operazioni non furono prive di insuccessi: uno sbarco a Kithnos fu respinto dagli abitanti³⁵ mentre due golette da guerra colte isolate da una squadra della Marina greca furono costrette a subire un'ispezione.

L'attivismo austriaco non era inizialmente condiviso dalle altre nazioni: l'ambasciatore britannico a Costantinopoli, ad esempio, mise in discussione il fatto che le potenze neutrali avessero il diritto di condurre operazioni militari in mare³⁶. L'attività britannica non fu molto incisiva finché il capitano Hamilton, incaricato di far rispettare la neutralità delle marinerie ionica e britannica, non adottò un sistema simile a quello di Paulucci, richiedendo compensazione per le perdite subite dai commercianti alle municipalità dei porti da cui erano salpati i legni pirata, sotto la minaccia di azioni di rappresaglia³⁷. A ottobre del 1824 il capitano Pechell, comandante la fregata *Sybille*, catturò tre golette che erano ancorate nel porto di Nauplia dopo un breve combattimento³⁸. A giugno del 1826 in una sola settimana la *Cambrian* e la corvetta *Alacrity* catturarono 23 bastimenti pirata³⁹. Non sempre la cattura dei pirati si rivelò facile. Nel giugno 1826 Pechell individuò vicino a Capo Matala (Capo Lithino), sulla costa centro-meridionale di Creta, quattro mistici pirata i cui equipaggi erano sbarcati per trincerarsi. Cannoneggiò le loro posizioni a terra e assalì i mistici. Alla fine dell'azione due mistici erano stati affondati e gli altri due danneggiati al prezzo di 12 morti, 15 feriti gravi e 9 leggeri⁴⁰.

Tra il 1825 e il 1827 la Squadra del Mediterraneo della *US Navy*, composta dal vascello *North Carolina*, dalla fregata *Constitution* e dalle corvette *Lexin-*

35 GORDON, cit., pp. 327-28.

36 SCHRIF, cit., p. 86.

37 Nell'aprile 1827 Hamilton bloccò circa 40 bastimenti greci nel porto di Poros come pegno per la somma di 1.200.000 piastre che richiedeva come indennizzo. *Gazzetta di Genova*, n° 33, 25 aprile 1827.

38 John MARSHALL, *Royal Naval Biography*, Supplement, part I, Londra, 1827, 5 ottobre 1824, rapporto del comandante Pechell, p. 366.

39 WRIGLEY, cit., p. 254.

40 MARSHALL, cit., 19 giugno 1826, rapporto del comandante Pechell, pp. 369-70.



Fig. 1: L. S. DE LA ROCHEFFE, *Mappa della Grecia e di parte dell'Anatolia*, Londra, 1791; per g.c. di David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford. Elaborazione grafica dell'autore



SCALE.
 English Statute Miles about 69 2/3 to a Degree.
 Geographic Miles 60 to a Degree.
 Nautic League 20 to a Degree.
 Grecian Miles employed in the Archipelago about 95 to a Degree.
 Grecian Miles employed in Turkey at 7 Stadia, 5 about 87 to a Degree.
 Arabic or Common Turkish League each equal to 3 Grecian Miles.

gton e Warren, stabilì un servizio regolare di convogli tra Malta e Smirne. Per quanto gli ufficiali statunitensi non rifuggissero dall'impiego della forza quando i pirati erano sorpresi in flagrante, si trovavano in difficoltà quando si trattava di esigere riparazioni o la restituzione dei bottini predati. A settembre del 1827 il comandante della *Constitution* ammetteva di non avere idea di quale azione avrebbe dovuto intraprendere nel caso le merci predate ad un brigantino statunitense non fossero state restituite⁴¹. La notte del 15 ottobre 1827, un brigantino scortato dalla goletta statunitense *Porpoise* fu assalito da tre caicchi⁴² che dopo essersene impadroniti lo presero a rimorchio. Le scialuppe della *Porpoise* attaccarono i caicchi e li costrinsero ad abbandonare il rimorchio del brigantino e a fuggire; una quarantina di pirati che erano saliti a bordo furono quasi tutti uccisi⁴³.

L'attività antipirateria della marina francese fu a lungo poco efficace a causa dei tentennamenti del governo che, lacerato da divisioni interne, non ebbe a lungo una politica definita in relazione alla rivoluzione greca. Non solo, nel 1823 il comandante della squadra navale francese del Levante riconobbe che spesso erano gli stessi armatori e commercianti francesi a violare le norme di neutralità.⁴⁴ Nel 1826 il governo francese era preso tra l'incudine degli armatori di Marsiglia, che asserivano di non essere sufficientemente protetti, e il martello dello schieramento politico filellenico, che riteneva esagerati gli interventi della Marina contro i pirati. Questa situazione diede vita ad una «sorte de jurisprudence journalière dont l'application restait dévolue au tact de nos commandants»⁴⁵.

L'intensificazione dell'attività dei pirati non poteva però rimanere senza risposta, tanto che dalla primavera del 1826 la Marina francese iniziò ad agire con maggiore decisione. Il 17 marzo 1826 un legno greco assalì un bastimento parte di un convoglio scortato dalla goletta *Dauphinoise*, che aprì il fuoco e lo mise in fuga; un mese dopo fu la goletta *Amaranthe* a neutralizzare, a colpi di cannone, l'azione di un brigantino pirata⁴⁶. In alcuni casi gli sforzi furono frustrati sia dalle conseguenze di azioni condotte in un contesto giuridico poco definito – con

41 *American State Papers*, Class VI, Naval Affairs, vol. III, Washington, Gales & Braton, 1860, 27 settembre 1827, il capitano D.T. Patterson al commodoro W.M. Crane.

42 Il caicco era un battello piccolo e veloce propulso principalmente a remi che era particolarmente utilizzato nell'Arcipelago e nel Bosforo.

43 *American State Papers*, cit., il comandante la goletta USS *Porpoise* al commodoro Crane, 19 novembre 1827.

44 DE LA GRAVIÈRE, cit., vol. I, pp. 229-30.

45 Ivi, vol. II, pp. 5-6.

46 Ivi, p. 10.

pirati catturati, inviati a Tolone per essere processati dal Tribunale marittimo, e infine assolti⁴⁷ – sia da insuccessi operativi. Nemmeno la Marina francese, infatti, uscì sempre vittoriosa dagli scontri con i pirati. Nell'ottobre del 1827, ad esempio, l'alfiere Bisson, che era temporaneamente al comando di un brigantino pirata catturato, fu assalito da due mistici in una baia dell'isola di Stampalia (Astypalaia). Quando vide il suo equipaggio sopraffatto Bisson scese nella santa barbara e diede fuoco alla polvere da sparo, immolandosi nell'esplosione che distrusse il brigantino. Solo quattro marinai francesi si salvarono.

Il Regno di Sardegna e la pirateria nell'Arcipelago

Nel 1825 le principali unità che componevano la Marina del Regno erano le fregate *Commercio di Genova*, *Maria Teresa* e *Cristina*, la corvetta *Tritone*, il brigantino *Nereide*, e il brigantino-goletta *Zeffiro*. Si trattava di buone unità, piuttosto recenti, ma il loro numero cominciava ad essere troppo limitato per il ruolo strategico attribuito alla Marina, in particolare la necessità di costituire un efficace deterrente nei confronti della Reggenze barbaresche. Sulla deterrenza navale poggiava la sostanza dei trattati di pace sottoscritti con le Reggenze, grazie alla mediazione britannica, nel 1816. I trattati di pace rappresentavano il più efficace strumento di protezione della flotta mercantile dai corsari delle Reggenze, perché l'azione di corsa era legittima solo se attuata nell'ambito di uno stato di guerra. La Marina era lo strumento che, attraverso la deterrenza, li manteneva in vigore, ossia scongiurava la possibilità che le Reggenze li ricusassero⁴⁸; era però uno strumento che doveva essere rafforzato. Alla fine del 1824 era stata perciò autorizzata la costruzione di quattro fregate e due corvette, che sarebbero state pronte a partire dal 1827⁴⁹.

La Marina era al comando del conte Giorgio Andrea Des Geneys⁵⁰, fratello

47 Ivi, p. 18.

48 MAE-AMM, mazzo 1446, 21 settembre 1820, Giorgio Des Geneys a Matteo Des Geneys.

49 La necessità di ampliare la squadra sarda fu prospettata dal conte di Agliè, ambasciatore sardo a Londra, che sottolineò come l'appoggio della Gran Bretagna, sul quale fino ad allora il Regno di Sardegna aveva fatto affidamento per risolvere i suoi contenziosi con le Reggenze, avrebbe potuto venire a mancare improvvisamente a causa del possibile mutare sia delle condizioni politiche all'interno del governo britannico sia dell'orientamento della politica sarda. Riteneva perciò indispensabile portare la Marina ad un livello di forza tale da renderla in grado di esercitare autonomamente una efficace deterrenza nei confronti dei barbareschi; ASTo, SC, MPRE-LM, Gran Bretagna, mazzo 108, 21 settembre 1824, Agliè a La Tour; ASTo, SR, MdM-M, registro 351, RSM n° 593, 16 giugno 1831.

50 Giorgio Andrea Des Geneys (1761-1839), entrò nella Marina del Regno di Sardegna nel

del ministro di Guerra e Marina, Matteo. Gli stanziamenti erano sempre molto limitati, in quanto la quota maggiore delle spese militari dello stato sabaudo era destinata all'Esercito⁵¹, perciò ogni anno erano tenuti in condizioni tali da essere pronti a prendere il mare solo i bastimenti ritenuti strettamente necessari. Fino al 1825 i compiti principali della Marina erano consistiti nella protezione della navigazione commerciale nazionale nel bacino occidentale del Mediterraneo e nel mostrare la bandiera nazionale nei porti delle Reggenze, ossia in crociere dimostrative a scopo deterrente.

Dal 1825 la situazione di instabilità prodotta dalla rivoluzione greca portò, in brevissimo tempo, ad un ampliamento dell'orizzonte operativo, e allo spostamento del baricentro della strategia navale sabauda dalla deterrenza antibarbaresca alla protezione del traffico mercantile nell'Egeo.

Le prime notizie sui pericoli che minacciavano la navigazione commerciale nell'Arcipelago furono inviate dall'incaricato d'affari a Costantinopoli, il già citato Lodovico Sauli: all'inizio del 1825 riferì al ministro per gli Affari Esteri, Vittorio Sallier De La Tour, che i greci pretendevano di ispezionare i bastimenti appartenenti alle nazioni che nell'Arcipelago non disponevano di unità militari con le quali far rispettare la propria bandiera. Sauli riteneva opportuna la presenza di qualche bastimento da guerra sardo nel Levante, anche perché la squadra navale austriaca, che generalmente proteggeva anche la navigazione sarda in quanto nazione alleata, era sempre più impegnata nella difesa del proprio traffico commerciale⁵².

Il governo, ancor prima di ricevere la richiesta di Sauli, aveva già deciso l'invio di alcuni bastimenti per portare a Costantinopoli il nuovo ambasciatore, marchese Angelo Vincenzo Gropallo, e i funzionari destinati alle nuove sedi consolari che il governo intendeva insediare nell'Impero ottomano. A maggio la fregata *Cristina* trasportò Gropallo fino all'isola di Tenedos (Bozcaada), da dove questi proseguì per Costantinopoli⁵³. Al ritorno la fregata scortò numero-

1773 all'età di 12 anni. Elsa FUBINI, *Giorgio Andrea Agnès des Geneys*, Dizionario Bibliografico degli Italiani, vol. I, 1960.

51 Nel 1826, il bilancio militare di terraferma era pari a 20,2 ml di Lire; quello della Marina era di 2,8 ml, di cui però solamente 79.000 L, lo 0,02%, erano destinate all'armamento delle navi destinate ad essere utilizzate nel corso dell'anno. ASTo, SR, MdM-M, registro 447, *Progetto di bilancio della Marina per l'anno 1826*; ASTo, SR, Ministero della Guerra, Azienda generale di guerra, Divisione libro Mastro, *Bilanci militari annuali per i Regi Stati di terraferma*, marzo 10.

52 ASTo, SC, MPRE-LM, Porta Ottomana, mazzo 4, n° 53, 10 febbraio 1825, Sauli a La Tour.

53 ASTo, SR, MdM-M, mazzo 292, 3 agosto 1825, rapporto del capitano Serra.

si mercantili sabaudi e austriaci e all'altezza di capo Matapan il suo comandante, Luigi Serra, respinse la richiesta del comandante di una squadra della Marina greca di ispezionarli⁵⁴.

Poco dopo essersi insediato, Gropallo riportò la soddisfazione del governo turco per la politica di neutralità che il governo sabauda seguiva riguardo al conflitto greco-ottomano. Per quanto riguardava la minaccia, piratesca, incombenne sul traffico marittimo, reiterò la richiesta di Sauli: era necessaria una presenza navale sarda nell'Arcipelago. Anche se per il momento i greci non infastidivano i bastimenti sabaudi, egli temeva che le sconfitte subite in terra li avrebbero resi più audaci sul mare, e sottolineò come tutte le potenze marittime avessero ormai inviato unità da guerra nei mari del Levante⁵⁵. Ad agosto reiterò nuovamente la richiesta⁵⁶, ma nel frattempo il re Carlo Felice, il ministro di Guerra e Marina e il comandante della Marina avevano già definito i particolari di una prima missione, quella della divisione navale destinata a trasportare i consoli assegnati alle sedi di Tripoli, Alessandria d'Egitto, Beirut, Cipro, Rodi, Smirne e ai Dardanelli.

La divisione, posta agli ordini del capitano di vascello Francesco Sivori, sarebbe stata formata dalle fregate *Commercio di Genova* e *Cristina*, dalla corvetta *Tritone* e dal brigantino *Nereide* e da quattro mercantili, noleggiati come bastimenti da trasporto⁵⁷.

Sivori avrebbe dovuto proteggere nel modo più efficace possibile sia i bastimenti nazionali, sia quelli appartenenti ad altre nazioni che si fossero messi sotto la sua protezione, per contraccambiare la protezione fino ad allora accordata ai bastimenti sabaudi dalle altre Marine. Elemento cruciale era il mantenimento della neutralità: la squadra avrebbe dovuto evitare in ogni caso di interpersi tra ottomani e greci⁵⁸.

La prima tappa della missione era Tripoli, dove si sperava che la presenza della divisione navale potesse influenzare positivamente l'esito di una vertenza, che si trascinava dal mese di febbraio, con il «Bey» locale⁵⁹. La divisione gettò

54 Ibidem.

55 ASTo, SC, MPRE-LM, Porta Ottomana, mazzo 5, 3 luglio 1825, Gropallo a La Tour.

56 Ivi, 11 agosto 1825, Gropallo a La Tour.

57 ASTo, SR, MdM-M, registro 284, n° 2.031, 3 agosto 1825. I consoli portavano con sé anche il mobilio necessario per arredare sia l'ufficio che i propri appartamenti, oltre ai doni destinati alle autorità locali.

58 Ivi, mazzo 292, 19 agosto 1825, La Tour a Matteo Des Geneys.

59 Ivi, registro 284, n° 2.107, 5 settembre 1825, Matteo Des Geneys a La Tour.

l'ancora nella rada di Tripoli il 25 settembre. Falliti alcuni tentativi di accomodamento, la notte del 27 settembre Sivori inviò le scialuppe delle sue navi ad assalire il naviglio tripolino ormeggiato nel porto. L'azione ebbe successo e colse di sorpresa il «Bey». Di lì a poco la vertenza fu portata a conclusione in modo soddisfacente per il Regno di Sardegna, a dimostrazione di quanto una reale capacità di deterrenza, costruita sulla credibilità della minaccia (ossia sull'effettiva capacità di effettuare azioni navali offensive), fosse indispensabile nelle relazioni con le Reggenze barbaresche.

Dopo l'azione di Tripoli la squadra, a differenza di quanto inizialmente previsto, fu divisa: Sivori con la *Commercio* tornò a Genova, il *Tritone* salpò per scortare i mercantili e i consoli verso le loro destinazioni, la *Cristina* e la *Nereide* partirono per portare a Tenedos un inviato turco che la fregata, prima di unirsi alla squadra, aveva imbarcato a Tunisi⁶⁰. Il *Tritone* toccò Alessandria, San Giovanni d'Acri, Beirut, Rodi e Smirne, sbarcandovi i rispettivi agenti consolari. A Smirne si riunì alla *Cristina* e alla *Nereide*⁶¹. Da qui le tre unità salparono per far ritorno a Genova.

I nuovi consoli già nei loro primi dispacci evidenziarono la minaccia della pirateria greca. Da Rodi il viceconsole Borea segnalò la depredazione del brigantino genovese *Achille*⁶². A Smirne il console Enrico, riflettendo sulla presenza continuativa delle forze navali degli altri stati europei a fronte di quella sabauda, fino a quel momento correlata unicamente al trasporto di Gropallo e dei nuovi consoli, sottolineò l'opportunità che venissero nuovamente inviate, e al più presto, unità da guerra nell'Arcipelago⁶³. A gennaio 1826 reiterò la richiesta, osservando che in caso contrario i commercianti locali avrebbero preferito noleggiare i mercantili francesi ed austriaci, perché questi, a differenza dei sabaudi, godevano della protezione delle loro Marine⁶⁴. Al coro si unì anche Gropallo segnalando che, a causa dell'intensificazione dell'attività piratesca, la navigazione nell'Arcipelago era praticamente impossibile senza una protezione: i capitani dei mercantili nazionali chiedevano insistentemente la protezione della Marina⁶⁵.

Le istanze di Gropallo ed Enrico furono accolte dal ministro La Tour che ai

60 Ivi, n° 2.098, 2 settembre 1825, Matteo Des Geneys a La Tour.

61 ASTo, SC, MPRE-CN, Smirne, mazzo 1, n° 1, 10 dicembre 1825, il console reggente Enrico a La Tour.

62 ASTo, SR, MdM-M, mazzo 566, n° 1, 7 dicembre 1825, il console Borea a La Tour.

63 ASTo, SC, MPRE-CN, Smirne, mazzo 1, n° 4, 26 dicembre 1825, Enrico a La Tour.

64 Ivi, mazzo 1, n° 5, 30 gennaio 1826.

65 ASTo, SC, MPRE-LM, Porta Ottomana, mazzo 5, n° 33, 29 marzo 1826, Gropallo a La Tour.

primi di marzo chiese al ministro di Guerra e Marina di inviare nell'Arcipelago una fregata, una corvetta ed altri bastimenti minori per una crociera di pattugliamento e scorta, suggerendo il ricorso allo strumento della rappresaglia nel caso in cui la squadra non fosse riuscita a neutralizzare gli attacchi corsari attraverso la mera protezione dei convogli⁶⁶. Ma il ministro Des Geneys era di tutt'altro avviso. Quando la questione fu portata all'attenzione del sovrano nel Consiglio di conferenza⁶⁷, pur dichiarandosi in linea di principio favorevole, affermò che i fondi e il limitato numero di bastimenti da guerra disponibili sconsigliavano di inviare la squadra navale richiesta da La Tour nel Levante e men che meno consentivano di organizzarvi una «stazione» (ossia una presenza navale stabile). Espresse anche il timore che un eventuale ricorso alla forza da parte delle unità navali sabaude avrebbe potuto generare un'intensificazione, per rappresaglia, degli attacchi dei pirati contro i bastimenti nazionali. Ricordò infine che

«la presenza in quelle acque di più forti stazioni navali Inglesi, Francesi ed Austriache non impediscono che succedano a danno de' bastimenti mercantili di quelle stazioni le stesse ed anche più gravi ruberie, che incontrano alcuni de' nostri legni di commercio»⁶⁸.

Le argomentazioni di Des Geneys furono tanto efficaci da convincere il sovrano a cancellare la crociera nel Levante⁶⁹. A maggio La Tour tornò alla carica inoltrando al ministro Des Geneys una petizione, inviata da Gropallo, in cui 35 capitani di mercantili ancorati nel porto di Costantinopoli chiedevano la protezione della Marina, perché i greci trattavano i bastimenti sabaudi come legni nemici: salpare in quel momento da Costantinopoli era un rischio impossibile da correre senza un'adeguata protezione⁷⁰. Il ministro Des Geneys non ritenne però di dover sottoporre la nuova richiesta al re perché, come si giustificherà con un certo impaccio più tardi, questi si era già espresso negativamente in precedenza⁷¹. Di fronte all'inazione del collega La Tour si rivolse direttamente al sovrano che, d'accordo con il comandante della Marina, l'ammiraglio Des Geneys, ribal-

66 ASTo, SR, *MdM-M*, registro 351, RSM n° 345, 8 marzo 1826.

67 Il Consiglio di conferenza dei ministri era un organo consultivo del quale facevano parte i ministri dell'Interno, degli Esteri, di Guerra e Marina e delle Finanze oltre a quei ministri che il re avesse ritenuto opportuno farvi intervenire in relazione alle materie trattate.

68 ASTo, SR, *MdM-M*, registro 285, n° 2.482, 10 marzo 1826, Matteo Des Geneys a La Tour.

69 Ivi, registro 351, RSM n° 345, 8 marzo 1826.

70 ASTo, SC, *MPRE-LM*, Porta Ottomana, mazzo 5, n° 34, 7 aprile 1826 (il dispaccio è erroneamente datato 1825), Gropallo a La Tour.

71 ASTo, SR, *MdM-M*, mazzo 292, Fasc. *Spedizione in levante*, n° 2.656, 17 maggio 1826, Matteo Des Geneys a Barbaroux.

tò la sua precedente decisione e autorizzò l'invio nell'Arcipelago di una squadra navale, rimarcando che avrebbe dovuto attenersi alla più stretta neutralità. Di questa decisione il ministro Des Geneys fu messo al corrente solo a cose fatte⁷².

La squadra avrebbe dovuto scortare i mercantili nazionali tra Tenedos, all'imboccatura del Dardanelli, e Cerigo, le isole che si trovano alle estremità orientale e occidentale dell'Arcipelago. La partenza fu fissata per la fine di maggio – in modo da raggiungere Tenedos nel momento in cui iniziavano ad affluirvi i mercantili provenienti dal Mar Nero –, il ritorno entro la metà di settembre⁷³. Pochi giorni dopo il ministro ricevette, dal sovrano, dettagliate istruzioni

«Non si rifiuti di aderire alla domanda che da bastimenti mercantili esteri venisse fatta per potersi unire al convoglio [...] coll'esenzione dalle visite, però si usi dal Comandante della spedizione una tal facoltà colla maggiore possibile moderazione e nel solo caso in cui si riconoscerà che per esso che non trovinsi a bordo dei bastimenti che domanderanno di unirsi al convoglio né Turchi né Greci, né siano questi diretti verso veruno dei paesi occupati sì dagli uni che dagli altri»⁷⁴.

La prima campagna antipirateria della Marina sarda nell'Arcipelago: 6 giugno 1826-5 ottobre 1826

La divisione, formata dalla fregata *Cristina*, dal *Tritone* e dalla *Nereide*, salpò da Genova agli ordini del capitano di fregata Serra (comandante della *Cristina*) il 6 giugno, con un po' di ritardo rispetto a quanto pianificato. Giunta a Capo Passero, all'estremità sud-orientale della Sicilia – il luogo che Serra aveva precedentemente indicato ai capitani mercantili diretti nel Levante come punto di riunione – convogliò quattro bastimenti sabaudi ed uno francese⁷⁵. All'altezza dell'isola di Milo (Milos) il *Tritone*, al comando del capitano di fregata Tito Olzati, si distaccò per portare a Smirne il console Montiglio. Arrivato a Tenedos il 25 giugno Serra sciolse il convoglio e rimase qualche giorno alla fonda per radunare i bastimenti in rotta verso Ponente. Il 1° luglio salpò alla testa di un convoglio composto di otto bastimenti sardi, sette austriaci, cinque britannici ed uno «moscovita». Il 5 luglio, al largo di Capo Matapan, sciolse il convoglio e fece nuovamente rotta verso Tenedos, raggiungendola il 12 luglio.

72 Ivi, 15 maggio 1826, la segreteria di gabinetto di SM a Matteo Des Geneys.

73 Ivi, n° 2.487, 15 maggio 1826. Barbaroux a Matteo Des Geneys.

74 Ivi, 22 maggio 1826, dal gabinetto di S.M. a Matteo Des Geneys.

75 Ivi, *Rapporto del Comandante la Divisione Navale di S.M. a Sua Eccellenza l'Ammiraglio Comandante in Capo la Regia Marina, 20 settembre 1826.*

Un secondo convoglio salpò da Smirne, dove 12 mercantili sabaudi e uno austriaco avevano chiesto la scorta del *Tritone*. Raggiunta Cerigo (4 luglio) Olzati sciolse il convoglio e fece vela verso Tenedos. Davanti a Sira si ricongiunse con la *Nereide* e a Tenedos con la *Cristina*⁷⁶. Due giorni dopo la divisione, riunita, salpò convogliando 28 bastimenti (12 sabaudi, 10 austriaci, due britannici, uno francese e tre «moscoviti»). Giunto all'altezza di Cerigo, Serra distaccò la *Nereide* per scortare due bastimenti, diretti a Odessa, fino a Tenedos. Il 23 luglio, a Capo Matapan, lasciò libero il convoglio e invertì la rotta; tre giorni dopo si riunì alla *Nereide* e ai due mercantili.

La notte del 28 luglio, mentre i quattro bastimenti si trovavano in panna nello stretto che separa l'isola di Andro dal Cavo d'Oro, il brigantino *Bravo* fu assalito da otto o nove caicchi salpati da Andro. Dopo aver fatto alcuni segnali, convenuti al fine di comunicare il fatto di essere sotto attacco, l'equipaggio si rifugiò sottocoperta. I pirati presero il bastimento a rimorchio⁷⁷ ma di fronte alla reazione di Serra, che aveva reagito ai segnali inviando scialuppe cariche di truppa, abbandonarono la preda e si rifugiarono a terra, portandosi dietro la merce e le attrezzature asportate dal mercantile. Serra fece perlustrare la costa di Andro per trovare i caicchi e recuperare la refurtiva. Il capitano del *Bravo* ne riconobbe quattro; l'azione si concentrò contro i bastimenti (due furono distrutti e due catturati), ma non contro gli equipaggi che furono lasciati liberi⁷⁸.

Il 30 luglio Serra raggiunse l'isola di Tino (Tinos) per inaugurare la sede consolare. Salpato da Tino inviò il *Tritone* a Smirne per prelevare il console uscente Enrico, fissando come punti di riunione Tenedos oppure Cerigo; il 6 agosto arrivò a Tenedos. Il 13 agosto salpò da Tenedos, con la *Cristina* e la *Nereide* per l'ultima crociera verso Ponente, scortando un convoglio formato da tre mercantili sabaudi, nove austriaci, due britannici, uno russo e uno ionico. Il 16 agosto al largo dell'isola Sapienza (Sapientza) lasciò liberi i mercantili e puntò su Cerigo per riunirsi con il *Tritone*. Questi da Smirne aveva fatto rotta per Creta e poi verso Cerigo. Giunto davanti a Capo Sant'Angelo (Akrotirio Maleas) aveva inseguito alcuni mistici, che gli erano sfuggiti riparando sottocosta⁷⁹; infine il 5

76 Ivi, *Rapporto del Comandante la Ra corvetta il Tritone* (sic), 19 settembre 1826.

77 ASTO, SC, MPRE-CN, Costantinopoli, marzo 24, fasc. settembre 1826, *1 agosto 1826, deposizione del capitano Vallebuona al proconsole sardo dell'isola di Tino*.

78 ASTO, SC, Ministero per gli affari esteri del Regno di Sardegna, già Segreteria di stato per gli affari esteri, Divisione 3, *Rapporti con le autorità interne del regno centrali o periferiche, Guerra e marina, Lettere ricevute, copialettere, protocolli, Ammiragliato-corrispondenza* (d'ora in poi MAE-AMM), marzo 1448, 12 agosto 1826.

79 ASTO, SR, MdM-M, marzo 292, fasc. *Spedizione in Levante, Rapporto del Comandante la*

ottobre aveva raggiunto il punto di riunione. La divisione giunse a Genova il 5 ottobre; la sua missione era durata in tutto quattro mesi con 78 mercantili scortati (32 mercantili nazionali, 28 austriaci, cinque russi, otto inglesi, quattro francesi e uno ionico). Nei mesi seguenti si verificarono diversi attacchi a mercantili sabaudi, collegabili più a una generale intensificazione della pirateria piuttosto che a una precisa volontà di rappresaglia dei pirati per le operazioni condotte dalla divisione navale sabauda, come aveva paventato il ministro Des Geneys.

Nei primi giorni di settembre il console a Smirne fece presente al ministro per gli Affari Esteri che i consoli e i comandanti delle stazioni navali straniere erano rimasti sorpresi dal fatto che la divisione sarda fosse rientrata in patria senza aver lasciato nelle acque del Levante almeno un bastimento per scortare i più di 50 bastimenti sabaudi giunti, nelle ultime settimane, dal Mar Nero

«Quest'apparizione momentanea [della divisione sarda] ci ha messi in una posizione più difficile per ottenere scorta ai nostri Bastimenti ed ho già più di una volta inteso a dirmi dai suddetti comandanti che era cosa molto disgraziata [sic] per loro il dar scorta a Bastimenti di una nazione che fa uno dei primi commerci nel Levante, quando questa potrebbe da se stessa sufficientemente provvederli»⁸⁰.

L'ammiraglio Des Geneys ammise che sarebbe stato opportuno trattenere la divisione nel Levante, ma che la necessità di rientrare era stata determinata dall'esaurimento delle provviste. Il prolungamento della missione avrebbe comportato «des dépenses qu'on n'est pas disposé a faire» per acquistare sul posto i viveri necessari. Questa breve considerazione ci fa capire come la disponibilità di risorse finanziarie rappresentasse, in questo momento, una strozzatura alla capacità operativa a lungo raggio della Marina.⁸¹

La seconda campagna antipirateria della Marina sarda nell'Arcipelago: 17 marzo 1827-2 novembre 1827

Alla fine del 1826 Gropallo segnalò di aver appreso che numerosi bastimenti avevano lasciato la flotta da guerra greca per dedicarsi «a ce vil métier»⁸² della pirateria e che si stavano verificando nuovi attacchi a bastimenti nazionali. All'i-

R.a corvetta il Trittone (sic), 19 settembre 1826.

80 ASTo, SC, MPRE-CN, Smirne, mazzo 1, n° 5, 2 settembre 1826, Montiglio a La Tour.

81 ASTo, SC, MAE-AMM, mazzo 1448, n° 571, 25 settembre 1826, Giorgio Des Geneys a La Tour.

82 ASTo, SC, MPRE-LM, Porta Ottomana, mazzo 5, n° 70, 11 novembre 1826, Gropallo a La Tour.

nizio del gennaio 1827 comunicò che era atteso il ritorno dei mercantili che a metà dicembre, dopo essere rimasti bloccati a Costantinopoli dal vento contrario per tre mesi, erano entrati nel Mar Nero⁸³. A febbraio l'ammiraglio Des Geneys inoltrò al fratello, ministro di Guerra e Marina, la richiesta di protezione sottoscritta da una quarantina di capitani che erano pronti a salpare da Genova per Odessa, evidenziando come la dispersione delle unità delle stazioni navali estere spesso costringesse i mercantili nazionali a sostare anche mesi a Tenedos o a Milo prima che fosse disponibile un bastimento da guerra per scortarli⁸⁴. L'atteggiamento del ministro fu diametralmente opposto a quello tenuto l'anno precedente: la petizione fu immediatamente portata in Consiglio di conferenza con la proposta, approvata in quella sede dal sovrano, di invio di una nuova squadra navale⁸⁵.

Sulla base dell'esperienza dell'anno precedente per la nuova missione fu adottato un sistema molto più flessibile. Invece di organizzare da subito una squadra navale, attendendo l'allestimento dei legni che non erano pronti a salpare, nell'immediato venne inviata una sola fregata, con l'intesa che altre unità l'avrebbero seguita in numero adeguato alle esigenze. Il 17 marzo la *Cristina*, sempre al comando di Serra, salpò da Genova⁸⁶. La durata della sua missione era prevista in circa quattro mesi, per questo motivo vennero imbarcati viveri sufficienti fino alla metà di luglio⁸⁷. Ad aprile il re autorizzò l'invio nell'Arcipelago anche del brigantino *Zeffiro*, sia per scortare un gran numero di mercantili che in quel momento a Genova erano in attesa di salpare, sia per proteggere i mercantili che per qualsiasi motivo si fossero separati dai convogli scortati dalla *Cristina*. Infine, ai primi di maggio, fu la volta della corvetta *Tritone*, destinata a dare il cambio alla *Cristina*.

Arrivata a Cerigo la *Cristina* convogliò 59 bastimenti, saliti a 72 dopo uno scalo a Milo⁸⁸; il 28 aprile gettò l'ancora a Tenedos. L'11 maggio salpò da Tenedos con 28 mercantili, li scortò fino a Capo Matapan e poi fece nuovamente rotta verso Tenedos. Al largo dell'isola di Zea (Kea) incontrò il brigantino britannico

83 Ivi, n° 76, 12 dicembre 1826 e mazzo 6, n° 82, 8 gennaio 1827, Gropallo a La Tour.

84 ASTo, SR, *MdM-M*, mazzo 293, 15 febbraio 1827, Giorgio Des Geneys a Matteo Des Geneys.

85 ASTo, SR, *MdM-M*, registro 351, RSM n° 383, 17 febbraio 1827.

86 Ivi, n° 389, 21 marzo 1827.

87 Ivi, n° 391, 4 maggio 1827.

88 Salvo dove diversamente indicato, la descrizione dello svolgimento della missione della divisione è tratta da ASTo, SR, *MdM-M*, mazzo 293, *Rapporto del comandante della Regia Fregata La Cristina sulla campagna dell'anno 1827 nel Levante*.

Rifleman alla testa di un convoglio nel quale si trovavano anche diversi bastimenti sabaudi. Serra accettò la proposta del comandante britannico di unirsi al convoglio. La navigazione proseguì con la *Cristina* in testa e il *Rifleman* in coda alla fila di mercantili, ma all'alba del giorno seguente Serra scoprì che il *Rifleman* e i legni britannici erano scomparsi. Nella notte del 23 maggio, tra le isole di Psara e Mitilene, venne respinto un attacco di pirati. A Tenedos la *Cristina* trovò lo *Zeffiro* che la rifornì di viveri. Qui erano in attesa di salpare verso Ponente 13 mercantili nazionali; Serra affidò allo *Zeffiro* il compito di scortarli fino a Cerigo, mentre lui, con la *Cristina*, sarebbe rimasto in attesa di altri mercantili che dovevano raggiungere Smirne.

Ai primi di giugno Serra ricevette da Gropallo una richiesta particolare: avrebbe dovuto scortare tre mercantili (uno austriaco, uno russo e uno toscano) carichi di grano da Tenedos al porto di Negroponte (Calchis), nell'isola Eubea, e da qui nuovamente a Tenedos. La richiesta violava le istruzioni di osservare la più assoluta neutralità nell'ambito del conflitto greco-ottomano, in quanto l'Eubea era occupata dai turchi ed era sottoposta – blandamente per la verità – a blocco navale per ordine del governo ellenico. La *Cristina* salpò il 14 giugno con i tre bastimenti, mentre allo *Zeffiro*, appena tornato da Cerigo, fu affidato il compito di convogliare i 19 mercantili diretti a Ponente che nel frattempo si erano radunati a Tenedos. Quando la *Cristina* giunse all'ingresso del golfo meridionale dell'Eubea, Serra ordinò ai capitani dei tre mercantili di proseguire da soli, ma questi si rifiutarono perché il loro contratto di noleggio specificava che avevano diritto alla sua scorta fino al porto di destinazione. Serra, quindi, ordinò al sottotenente di vascello Lazzari di scortarli con la più grande tra le scialuppe della fregata.

L'arrivo della *Cristina* non era passato inosservato. Mentre attendeva il ritorno della scialuppa Serra fu raggiunto da una goletta della Marina greca. Il comandante gli comunicò che il suo governo sapeva che la fregata aveva scortato a Negroponte tre bastimenti carichi di munizioni da guerra, grano ed altre mercanzie e gli consegnò una copia della dichiarazione di blocco dell'isola. Serra replicò che i tre mercantili trasportavano esclusivamente grano e – seguendo le istruzioni comunicategli da Gropallo – che l'ambasciatore sardo a Costantinopoli non era stato informato del blocco; chiese, quindi, al comandante greco di non arrestarli. Il comandante della goletta si rifiutò, affermando di avere ordine di impadronirsi dei tre bastimenti e di essere deciso a farsi affondare qualora la fregata sabauda glielo avesse impedito. La situazione era delicata, un incidente avrebbe potuto esporre il traffico mercantile sabauda al rischio di rappresaglie da parte della Marina greca. Serra, quindi, per «non compromettere la Re-

gia Bandiera né un numero considerevole di bastimenti nazionali nel Levante», richiamò immediatamente Lazzari, incaricandolo di ordinare ai capitani dei tre mercantili di non salpare e di attendere ulteriori istruzioni. Non appena Lazzari fu tornato la *Cristina* fece ritorno a Tenedos da dove ripartì nei primi giorni di luglio scortando 35 bastimenti fino al largo dell'isola di Sapienza. Fu l'ultima missione prima del rientro a Genova (4 agosto). Nel corso di circa quattro mesi e mezzo la *Cristina* aveva scortato 175 bastimenti, di cui 108 sabaudi, 13 britannici e ionici, otto russi, quattro francesi, tre spagnoli, e uno toscano.

Quando il re fu messo a conoscenza dell'episodio di Negroponte manifestò la sua contrarietà, apprezzando tuttavia l'approccio di Serra⁸⁹. Gropallo, viceversa, venne accusato di aver mancato «di quella prudenza rigorosa che mi è di regola in questa posizione delicata». Abbiamo poche fonti sulla vicenda. In alcuni dispacci Gropallo spiega i motivi dell'incarico affidato a Serra. Un commerciante sabauda, un certo Zini, si era preso carico del trasporto di un ingente quantitativo di grano che il governo turco voleva inviare a Negroponte. Poiché i capitani dei mercantili si rifiutavano di salpare senza una scorta, Zini si era rivolto a Gropallo per ottenerla.

La richiesta di Zini, in un primo momento respinta, era stata accompagnata dalle pressioni esercitate dal *Reiss-Effendi* turco, l'equivalente del ministro per gli Affari Esteri dei governi occidentali. Questi aveva manifestato il suo disappunto per la reticenza che l'incaricato d'affari sardo dimostrava nel fare al governo turco il primo «piacere amichevole» che gli veniva richiesto, dopo tutti i favori e le facilitazioni che la Porta aveva concesso al commercio sabauda. Da quel momento il *Reiss* si era rifiutato di firmare i documenti che consentivano l'ingresso nel Mar Nero, bloccando a Costantinopoli più di 400 bastimenti sabaudi. Di fronte a questa misura Gropallo si era sentito autorizzato a esercitare quei poteri discrezionali che il suo mandato prevedeva nell'eventualità di casi eccezionali ed imprevisti. Secondo Gropallo, inoltre, la concessione della scorta non costituiva una violazione della neutralità, perché austriaci e britannici agivano normalmente in questo modo⁹⁰.

89 ASTO, SR, MdM-M, registro 287, n° 3998, 15 agosto 1827, Matteo Des Geneys a Giorgio Des Geneys.

90 I tre bastimenti rimasero bloccati a Negroponte fino ad ottobre, quando poterono far ritorno ai Dardanelli probabilmente grazie all'intervento della Marina austriaca, sollecitato da Gropallo all'ambasciatore austriaco. ASTO, SC, MPRE-LM, Porta Ottomana, marzo 6, n° 113, 24 agosto 1827 e 11 ottobre 1827, allegato al dispaccio n° 122, Gropallo a La Tour.

Ma torniamo alle operazioni delle altre unità. Anche il *Tritone* aveva avuto un incontro con bastimenti della Marina ellenica, e anche in questo caso si era trattato di un incontro suscettibile di generare un incidente. Olzati, il comandante dell'unità, era arrivato a Tenedos l'8 giugno alla testa di un convoglio. Da Tenedos aveva raggiunto Smirne e poi Rodi da dove era salpato, scortando una polacca austriaca, per gettare l'ancora nel porto di Naoussa, nell'isola di Paros. Qui, oltre ad un brigantino della *Royal Navy*, la *Zebra*, trovò una goletta e un brigantino della Marina austriaca, l'*Enrichetta* e l'*Ussaro*, di scorta ad un convoglio di 13 mercantili, che fronteggiavano due brigantini ed un brulotto della Marina greca comandati dal famoso «brulottista» Konstantinos Kanaris⁹¹.

Il luogotenente di vascello Logotetti, comandante dell'*Enrichetta*, si recò sul *Tritone* per chiedere l'aiuto di quel «ottimo e fedele alleato dell'Austria» che era il Regno di Sardegna. Logotetti spiegò di aver rifiutato a Kanaris il permesso di ispezionare i mercantili, minacciando di far fuoco sui greci se si fossero avvicinati ai mercantili, e di aver chiesto aiuto anche al capitano della *Zebra*, che però aveva scelto di assumere un atteggiamento neutrale⁹². La pretesa di Kanaris di ispezionare anche la polacca scortata da Olzati indusse quest'ultimo ad accogliere l'istanza del comandante austriaco: il *Tritone* si portò quindi a «mezzo tiro di fucile» dal bastimento di Kanaris per meglio sorvegliarlo⁹³.

Durante la notte il capitano di uno dei mercantili riferì che Kanaris aveva inviato un'imbarcazione a Naxia (Naxos) per chiedere l'aiuto del «vapore della marina greca»⁹⁴. La sera del giorno successivo furono avvistati, in avvicinamento al porto, un mistico ed una goletta, probabilmente pirati. Un ufficiale sardo ed uno austriaco andarono ad avvertire Kanaris che un attacco dei due legni ai mercantili avrebbero generato la reazione delle navi di scorta, sia contro i pira-

91 Nativo dell'isola di Psara, Kanaris divenne famoso per gli arditi attacchi effettuati per mezzo di brulotti, bastimenti incendiari che venivano condotti da un equipaggio ridotto al minimo indispensabile. Dopo aver accostato ed agganciato il bastimento nemico ed aver innescato le sostanze incendiarie di cui i brulotti erano carichi, i loro equipaggi tentavano di mettersi in salvo con le scialuppe. Molti altri marinai greci utilizzarono i brulotti ma Kanaris fu quello che ottenne i maggiori successi. John A. MELETOPOULUS, *The Greek Navy in 1821*, Athens, Commercial Credit Bank, 1971.

92 ASTO, SR, *MdM-M*, marzo 293, 7 luglio 1827, il comandante della goletta *Enrichetta* al comandante del *Tritone*.

93 Ivi, 24 luglio 1827, Olzati a Giorgio Des Geneys.

94 Olzati si riferiva al *Karteria*, un bastimento a vapore che era stato costruito in Gran Bretagna per conto della società segreta ellenica Eteria e che fu il primo piroscalo al mondo ad essere utilizzato in combattimento. David K. BROWN, *Before the Ironclad*, London, Conway Maritime Press, 1990; pp 48-50.

ti che contro le unità della Marina greca. La risposta di Kanaris fu sorprendente ed inattesa: «con molta urbanità» l'ufficiale greco affermò che gli austro-sardi avrebbero fatto «molto bene a distruggere quei pirati» se questi li avessero attaccati, e che in tal caso lui li avrebbe aiutati. Nonostante le assicurazioni del comandante greco, i bastimenti alleati continuarono a rimanere al posto di combattimento tutta la notte. Il mattino seguente Kanaris si allontanò. La sera stessa arrivò a Naoussa la corvetta austriaca *San Marco*. Olzati non seppe spiegare l'improvvisa partenza di Kanaris; secondo il console Borea, che era a bordo del *Tritone*, Kanaris desistette perché il comandante del *Karteria* non era arrivato in suo aiuto⁹⁵. L'azione di Olzati fu molto apprezzata dalle autorità austriache: il contrammiraglio Dandolo espresse all'ammiraglio Des Geneys la sua riconoscenza⁹⁶.

Lasciata Paros il *Tritone* raggiunse Tenedos, da qui salpò per Cerigo con 28 mercantili, poi fece rotta per Beirut e infine scortò a Sira una quarantina di bastimenti. Durante la navigazione le sue scialuppe respinsero l'attacco di alcuni bastimenti pirata⁹⁷. Nei primi giorni di ottobre il *Tritone* e lo *Zeffiro* avevano quasi esaurito i viveri. Salparono quindi per Genova, insieme ad una quarantina di mercantili, convogliati fino al largo della Sicilia. Durante il viaggio incontrarono un bastimento pirata greco con a rimorchio un mercantile britannico catturato. Quando i due bastimenti sardi si avvicinarono il legno pirata abbandonò la preda e l'equipaggio da preda (i pirati che in quel momento si trovavano sul mercantile per governarlo) e fuggì. Olzati catturò i pirati rimasti sul legno britannico e li condusse, prigionieri, a Genova⁹⁸.

La terza campagna antipirateria: 18 novembre 1827-18 marzo 1828

Le notizie riferite dai comandanti della *Cristina*, del *Tritone* e dello *Zeffiro* dopo il loro rientro, e quelle inviate dai consoli del Levante, delineavano un quadro di intensificazione della pirateria. Gli attacchi erano diventati più frequenti da quando, per effetto del trattato di Londra, le squadre navali delle potenze europee avevano avviato un'azione di contenimento delle forze che il Pascià d'Egitto aveva inviato nelle acque greche. Questa azione sottraeva risorse per le operazioni di protezione della navigazione mercantile. Secondo *La Gaz-*

95 ASTo, SC, MPRE-CN, Dardanelli, mazzo 1, n° 25, 18 luglio 1827, Borea a La Tour.

96 ASTo, SR, MdM-M, registro 351, RSM n° 434, 12 novembre 1827.

97 ASTo, SR, MdM-M, mazzo 293, n° 216, 20 settembre 1827, Giorgio Des Geneys a Matteo Des Geneys.

98 Ivi, n° 268, 3 novembre 1827, Giorgio Des Geneys a Matteo Des Geneys.

zetta di Genova «tutti i legni greci, e tutta la marina delle isole [...] essendosi creduti liberi da qualunque timore [...] si dedicarono esclusivamente al mestiere utilissimo e più che tollerato della pirateria [...]» e che il «sedicente» armistizio non aveva recato alcun miglioramento⁹⁹.

Alla fine di ottobre il console a Cipro segnalò che gli attacchi dei pirati avevano fatto collassare tanto il traffico dell'isola quanto quello della Siria: i mercantili salpavano vuoti, non riuscendo ad acquistare merci a causa delle perdite finanziarie subite¹⁰⁰. Il ministro Des Geneys informò il re che a Livorno i bastimenti diretti nel Levante non venivano più assicurati. Il fratello del ministro, l'ammiraglio Des Geneys, chiese di poter inviare una nave della Marina a Tenedos, per scortare verso Ponente i mercantili sabaudi che ancora si trovavano nel Mar Nero, e di poter far stazionare altre unità al largo di Zante (Zakynthos) e della Sicilia, perché i pirati avevano iniziato ad operare anche al largo di Malta, di Tunisi e delle coste della Sardegna¹⁰¹. Entrambe le richieste furono accolte. Una divisione di tre unità doveva partire al più presto, col *Tritone* e lo *Zeffiro* destinati ad incrociare nelle acque di Zante e di Sapienza e la corvetta *Aurora* incaricata di raggiungere Tenedos¹⁰². Una quarta unità, la fregata *Commercio di Genova*, sarebbe rimasta a Genova, come riserva, pronta a salpare in caso di necessità. Queste disposizioni furono poi modificate.

Le tre unità salparono il 18 novembre, al comando del capitano di fregata Giuseppe Albini, comandante dell'*Aurora*. All'altezza di Sapienza il *Tritone* si fermò per attendere l'arrivo dei bastimenti nazionali che fossero già in navigazione nell'arcipelago, mentre lo *Zeffiro* seguì l'*Aurora* prima a Milo e poi a Smirne, scortando mercantili sia nazionali che stranieri. L'*Aurora* si trattenne per qualche tempo a Smirne mentre lo *Zeffiro* raggiunse Tenedos per convogliare i mercantili che, come di consueto, si radunavano lì in attesa di una scorta. Quando anche Albini arrivò a Tenedos trovò lo *Zeffiro* e 22 bastimenti tra sardi, austriaci, britannici e russi. Dopo aver ricevuto notizia dal console generale di Costantinopoli che nel porto della capitale ottomana non vi erano altri bastimenti diretti a Genova¹⁰³, affidò i 22 mercantili al *Tritone* (arrivato a Tenedos da

99 *Gazzetta di Genova*, 22 dicembre 1827, pag. 3.

100 ASTo, SC, MPRE-CN, Smirne, mazzo 1, n° 22, 29 ottobre 1827, il console a Cipro Carpeneti a La Tour.

101 ASTo, SR, MdM-M, mazzo 293, 4 novembre 1827, Giorgio Des Geneys a Barbaroux.

102 Ivi, 5 novembre 1827, Barbaroux a Matteo Des Geneys.

103 Come rappresaglia per la distruzione della squadra egiziana a Navarino, il governo Ottomano a inizio novembre aveva decretato l'embargo per tutti i bastimenti europei che si trovavano a Costantinopoli. L'embargo fu tolto alla fine del mese.

poco), mentre con l'*Aurora* e lo *Zeffiro* incrociò nelle acque dell'Arcipelago fino a metà febbraio quando. Trovandosi a corto di viveri fece infine rotta verso Genova, riunendosi al *Tritone* nelle vicinanze della Sicilia. La divisione e i mercantili giunsero a Genova tra il 16 e il 18 marzo. Albini nel suo rapporto scrisse che la presenza delle sue unità aveva consentito a più di 80 mercantili nazionali di raggiungere Genova senza subire attacchi¹⁰⁴.

La campagna della Marina sarda nel Levante del 1828: 1 luglio 1828-25 novembre 1828

A causa della mutata configurazione del quadro politico generale la campagna navale nel Levante dell'estate-autunno del 1828 fu molto diversa rispetto a quelle precedenti, già a partire dall'obiettivo strategico: "mostrare la bandiera" piuttosto che proteggere la navigazione mercantile. Una campagna, quindi, in cui lo scopo dimostrativo fu preminente rispetto alla scorta dei convogli. Il quadro politico era cambiato in relazione al rifiuto della Porta di accettare i contenuti del trattato di Londra. Di conseguenza le tre potenze firmatarie (Gran Bretagna, Francia e Russia) avevano richiamato i propri ambasciatori da Costantinopoli e le voci di una imminente dichiarazione di guerra all'Impero ottomano da parte della Russia erano sempre più insistenti.

A marzo il console a Odessa riferì che il governo russo aveva proibito le esportazioni dai porti del Mar Nero e del Mar d'Azov, decretando il blocco della navigazione di tutte le nazioni¹⁰⁵. Il 26 aprile la Russia dichiarò guerra all'Impero ottomano¹⁰⁶; tra le varie motivazioni addotte, la necessità di garantire la libertà di navigazione attraverso il Bosforo e i Dardanelli ai propri bastimenti mercantili e a quelli delle altre nazioni, in relazione alla chiusura decisa dalla Porta qualche tempo prima. In realtà la Porta aveva già riaperto gli Stretti (tanto che

104 ASTO, *SR, MdM-M*, mazzo 293, s.d. *Rapporto sull'ultima campagna della divisione dei bastimenti del re in crociera nel levante, estratto di giornale*.

105 Ivi, registro 351, RSM n° 451, 5 marzo 1828.

106 Il fatto che la Russia, che con Gran Bretagna e Francia faceva parte della triplice Alleanza che con il Trattato di Londra si era proposta come mediatrice tra insorti greci e impero ottomano, avesse dichiarato guerra a quest'ultimo fu commentato sarcasticamente da Metternich: «una Potenza mediatrice (la Russia) era in guerra aperta con la Porta, con metà della sua forza navale nel Mediterraneo impegnata nel blocco dei Dardanelli e l'altra metà impegnata in un "pacífico blocco" della costa greca; una seconda Potenza (la Francia) era impegnata in "amichevoli ostilità" in terra [nella Morea] contro un vassallo nominale del Sultano [il viceré d'Egitto], ma neutrale in mare; la terza potenza [la Gran Bretagna] neutrale ma alleata e complice delle altre due». Cit. in CRAWLEY, cit., p.115.

alla fine di marzo a Odessa erano giunti molti bastimenti austriaci e russi), ma la rottura era ormai insanabile¹⁰⁷.

Nonostante lo stato di guerra i mercantili sabaudi continuarono a frequentare il Mar Nero. Per attraversare il Bosforo, in conseguenza della stretta neutralità dichiarata dal Regno di Sardegna, i capitani dei mercantili dovevano presentarsi alla Cancelleria della Legazione di Costantinopoli per firmare una dichiarazione scritta con la quale si impegnavano a «non servire nel Mar Nero alcuna Potenza Estera, e di ritornare in Costantinopoli col [...] carico ammenché ne fosse impedito da forza maggiore».¹⁰⁸ Ma l'accesso al Mar Nero era ben poco utile se non c'era più la possibilità di imbarcare grano ad Odessa. Nel mese di agosto il console a Odessa riferì che la proibizione dell'esportazione di grano era ancora il vigore; l'ammiraglio Des Geneys ne informò la Camera di Commercio di Genova affinché provvedesse a sospendere le partenze dei bastimenti diretti nel Mar Nero¹⁰⁹.

I consoli a Tunisi, Tripoli, Alessandria d'Egitto e in Siria già in primavera avevano sollecitato l'invio nel Levante di una squadra navale per “mostrare la bandiera”: la presenza di bastimenti da guerra avrebbe manifestato, tanto agli operatori economici e marittimi sabaudi quanto alle potenze estere, la volontà del governo sabauda di proteggere il proprio traffico commerciale nel Levante, sebbene in un contesto di assoluta neutralità rispetto ai belligeranti. Il re autorizzò l'ammiraglio Des Geneys ad organizzare la crociera di una divisione, affidata al comando di Serra, composta dalla fregata *Beroldo*, appena completata, dalla corvetta *Aurora* e dal brigantino *Zeffiro*. Dopo aver toccato i porti delle Reggenze barbaresche e del «vicereame» d'Egitto, la divisione avrebbe dovuto raggiungere Smirne e Tenedos¹¹⁰. La divisione lasciò Genova il 1° luglio, sostò a Tunisi dieci giorni, raggiunse Tripoli e poi, il 10 agosto, gettò l'ancora ad Alessandria d'Egitto. Qui erano alla fonda 14 mercantili sabaudi. I capitani chiesero di essere scortati fino a Costantinopoli. Serra rigettò la richiesta, perché alcuni di loro avrebbero dovuto trasportare a Costantinopoli del salnitro, un materiale bellico, per conto del governo ottomano. Scortarli avrebbe rappresentato una violazione della neutralità. Avrebbero dovuto rinunciare al carico, ma solo pochi lo fecero.

107 *Gazzetta di Milano*, 21 aprile 1828, corrispondenza da Odessa del 21 marzo.

108 ASTo, SC, MPRE-CN, Costantinopoli, mazzo 24, fasc. *Obbligazioni di diversi capitani di non servire nel Mar Nero potenze estere*.

109 ASTo, SR, MdM-M, registro 351, RSM n° 480, 6 settembre 1828.

110 ASTo, SR, MdM-M, mazzo 293, fasc. *Campagna 1828, Beroldo, Aurora, Zeffiro per visitare gli scali di Tunisi, Tripoli, Egitto e Soria* (sic), cav. Serra comandante la divisione, 12 aprile 1828, Ministero per gli Affari Esteri alla segreteria di gabinetto del re.



Fig. 2: Il misticou era un tipo di imbarcazione diffusa in tutta l'area mediterranea; nella figura un misticou spagnolo da J. Baugean, *Collection de toutes les espèces de bâtiments...*, Parigi, Jean, 1826; per g.c. di «Source gallica.bnf.fr /BnF»

La divisione salpò per Beirut. Qui, su richiesta del viceconsole, Serra distaccò lo *Zeffiro* per portare a Sour (Tiro) il proconsole sardo destinato a quella sede. Da Beirut il *Beroldo* e l'*Aurora* fecero vela per Smirne, riunendosi allo *Zeffiro* lungo la rotta. A Smirne Serra inviò l'*Aurora* e lo *Zeffiro* a Tenedos per prelevare Gropallo e la sua famiglia. L'ambasciatore sarebbe sbarcato a Smirne per visitare alcune località di interesse storico e archeologico¹¹¹, la moglie e le figlie avrebbero fatto ritorno a Genova a bordo del *Beroldo*. L'*Aurora* e lo *Zeffiro* tornarono a Smirne il 24 ottobre e la divisione al completo salpò il penultimo giorno del mese. Il 5 novembre il *Beroldo* e l'*Aurora* si ancorarono nel golfo della Spezia dove furono raggiunti dallo *Zeffiro*. Il *Beroldo* arrivò a Genova il 25 novembre. La crociera si era conclusa senza alcuna azione di scorta.

Con la fine della guerra russo-turca (1829) e l'indipendenza ottenuta dalla

¹¹¹ ASTo, SC, MPRE-CN, Smirne, mazzo 1, n° 61, 8 novembre 1828, Montiglio a La Tour.

Grecia (1830) la pirateria diminuì drasticamente, rendendo meno pressante la necessità di scortare i mercantili, ma non scomparve del tutto. Nel 1829 la Marina sarda non operò nel Levante, mentre la continua presenza di quelle austriache e francesi portarono i commercianti locali a preferire il noleggio di bastimenti appartenenti a quelle due nazioni a quello di legni sabaudi. Una nuova crociera fu organizzata nel 1830, a distanza di oltre un anno dalla fine dell'ultima, al comando di Albin, con l'*Euridice* e l'*Aurora*¹¹². Gli attacchi non erano cessati, ma si trattava ormai di azioni sporadiche. Albin riferì la presenza, nell'Arcipelago, di «quelques corsaires» che avevano depredato alcuni bastimenti sabaudi¹¹³. Il brigantino sardo *Carolina* il 3 ottobre dello stesso anno fu assalito al largo di Cerigo¹¹⁴ mentre la bombarda *N.S. del Boschetto*, anch'essa sarda, nel 1832 riuscì a sfuggire ad un corsaro greco, come testimonia un ex-voto conservato dal Santuario di Nostra Signora del Boschetto di Camogli¹¹⁵.

Conclusioni

La Marina del Regno di Sardegna nel 1826 era uno strumento di piccole dimensioni senza esperienza in operazioni di lunga durata e a lungo raggio. Tuttavia l'esito delle sue campagne antipirateria si può considerare senza dubbio positivo. Dopo un inizio stentato, per motivi economici e per le conseguenti scelte politiche, una volta superati i primi la Marina riuscì ad assicurare una sufficiente protezione al traffico mercantile.

La prima campagna evidenziò dei limiti correlabili alla poca flessibilità con cui fu pianificata e condotta, e alla durata estremamente ridotta. La seconda e la terza, effettuate praticamente l'una di seguito all'altra, furono gestite con molta maggiore elasticità e con scelte operative che seppero dare risposte efficaci alla domanda di protezione che arrivava, in forma sempre più incisiva, dagli attori del commercio marittimo nel Levante. I comandanti delle divisioni navali, e dei singoli bastimenti da guerra, dimostrarono spirito di iniziativa, capacità di adattamento e una notevole flessibilità che permise loro di adattarsi alle varie circostanze e di operare al meglio. Dimostrarono anche la capacità di mantenere sempre ottimi rapporti di collaborazione con le autorità diplomatiche sarde.

112 ASTO, *SR, MdM-M*, marzo 293, n° 2362, La Tour a Matteo Des Geneys.

113 Ivi, fasc. *Notizie della divisione navale in levante dopo la missione di Tunisi*, n° 1203, 13 dicembre 1830, Giorgio Des Geneys a Matteo Des Geneys.

114 ASTO, *SC, MPRE-CN*, Smirne, marzo 1, n° 93, 13 novembre 1830, Montiglio a La Tour.

115 Giovanni MERIANA, *Pittura votiva in Liguria*, Genova, Sagep Editrice, 1995, p. 115, su gentile segnalazione di Mauro Gastaldo.

Le campagne navali non poterono comunque impedire che numerosi bastimenti nazionali venissero predati e depredati dai pirati, ma quello fu un obiettivo che nemmeno le Marine degli altri stati riuscirono a conseguire. La capacità di fornire una protezione totale passiva al traffico mercantile va oltre le possibilità di una marina da guerra impegnata in missioni di polizia marittima. Lo spazio da controllare e il numero di bastimenti da proteggere sono solitamente troppo ampi. Diverso è il caso in cui la Marina viene utilizzata come strumento di difesa attiva, per eliminare la minaccia alla radice, per annientare i pirati, ma non è questa la missione che venne affidata alla Marina: la sua azione a livello strategico poteva essere solo, o quantomeno principalmente, di difesa passiva.

I bastimenti impiegati dimostrarono buone qualità nautiche e non ebbero problemi particolari, anche nel caso del *Tritone* che rimase in navigazione quasi ininterrottamente per un anno intero. L'efficienza delle unità sarde fu elogiata dalle autorità austriache: a gennaio 1828 il console sardo a Trieste riferì che le «lettere ufficiali» giunte in città riferivano che il commercio marittimo austriaco nel Levante era in crisi a causa dei lenti convogli e delle lunghe soste che i bastimenti della Marina imperiale facevano nei porti del Levante, mentre per contro «i Sardi con soli tre vascelli proteggono con fulminea celerità la navigazione Nazionale ben di lunge (sic) superiore all'Austriaca e sono in una continua, instancabile, e plausibile attività da per tutto; opera corrispondente al (sic) zelo del loro Comandante»¹¹⁶. La Marina sarda, con il successo dell'incursione contro il porto di Tripoli nel 1825 e le crociere nell'Arcipelago, dimostrò di aver raggiunto un notevole livello di efficienza sia nel materiale che nel personale, livello che non fu più superato nel corso della sua successiva esistenza e che, anzi, dopo alcuni anni andò diminuendo, come dimostra il fallimento della crociera di circumnavigazione del globo intrapresa nel 1838 dalla fregata *Regina*. Un'impresa alla quale fu destinato un bastimento con gravi problemi strutturali, colpevolmente trascurati, che causarono l'interruzione del viaggio e il rientro a Genova¹¹⁷.

Le missioni della Marina sarda nell'Arcipelago dimostrano come, a differenza di quanto talvolta è affermato dalla storiografia, Carlo Felice e i suoi ministri fossero sensibili alle esigenze del commercio marittimo ligure e genovese e dei benefici che esso portava al Regno, e fossero perciò disposti ad affrontare, nei limiti del possibile, anche ingenti spese per proteggerlo. Il governo sabaud

116 ASTo, SR, MdM-M, marzo 293, 5 febbraio 1828, estratto di *Dispaccio del Ro Console in Trieste alla Ra Segreteria di Stato, Esteri*.

117 ANTONICELLI, Aldo, «La fregata Regina e il tentativo fallito di circumnavigazione del globo (1838-1840)», *Rivista Marittima*, Roma, novembre 2017.

dimostrò di saper dare risposte concrete ed efficaci alla domanda di protezione che proveniva dal mondo marittimo e armatoriale ligure in relazione alla minaccia della pirateria greca, come già aveva saputo rispondere alla domanda di protezione dalla corsa barbaresca nel biennio immediatamente successivo all'annessione della Liguria, con uno sforzo ancor più consistente, finalizzato alla costruzione di una moderna, benché piccola, flotta d'altura formata da fregate, corvette e brigantini, necessaria quale strumento deterrente. Quella stessa flotta che, arricchita di nuove unità, venne impegnata nelle campagne navali antipirateria nel Levante a partire tra 1825 e 1830.

BIBLIOGRAFIA E FONTI MANOSCRITTE

- ARCHIVIO DI STATO DI TORINO, *Sezione di Corte, Materie politiche per rapporto all'estero, Lettere ministri*: Gran Bretagna m. 108; Porta Ottomana mm. 4, 5, 6
- *Sezione di Corte, Materie politiche per rapporto all'estero, Consolati nazionali*: Costantinopoli m. 24; Dardanelli m. 1; Odessa m. 1; Smirne m. 1
 - *Sezione di Corte, Ministero per gli affari esteri del Regno di Sardegna, già Segreteria di stato per gli affari esteri, Divisione 3, Rapporti con le autorità interne del regno centrali o periferiche, Guerra e marina, Lettere ricevute, copialettere, protocolli, Ammiragliato-corrispondenza*, mm. 1446 e 1448
 - *Sezione di Corte, Trattati diversi in Materie politiche per rapporto all'estero, Trattati diversi*, m. 1 di addizione
 - *Sezioni Riunite, Ministero della Marina, Materiale*: mm. 292, 293, 566; rr. 284, 285, 287, 351, 447
 - *Sezioni Riunite, Ministero della Guerra, Azienda generale di guerra, Divisione libro Mastro, Bilanci militari annuali per i Regi Stati di terraferma*, m. 10
- American State Papers, Class VI, Naval Affairs*, vol. III, Washington, Gales & Braton, 1860.
- ANDERSON, Roger C., *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Liverpool, Liverpool University Press, 1952.
- BARATTA, Antonio, *Costantinopoli nel 1831*, Genova, Pellas, 1831
- BATTAGLIA, Rosario, BOTTARI, Salvatore e LA MACCHIA, Angela, *Porti e traffici nel Mediterraneo, tre saggi di storia economica marittima (1695-1861)*, Milano, Franco Angeli, 2018
- British and Foreign State Papers, 1829-1830*, London, Ridgway, 1832
- BROWN, David K., *Before the Ironclad*, London, Conway Maritime Press, 1990
- CRAWLEY, Charles W., *The Question of Greek Independence*, Cambridge, University Press, 1930

- DE LA GRAVIÈRE, Jurien, *La Station du levant*, Paris, E. Plon, 1876
- DELIS, Apostolos, «A Hub of Piracy in the Aegean: Syros during the Greek War of Independence», in Gelina HARLAFTIS, Dimitris DIMITROPOULOS and David J. STARKEY (Eds), *Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth to Nineteenth Centuries*, Athens, Sylvia Ioannou Foundation, 2016
- DELIS, Apostolos, «From Lateen to Square Rig: The Evolution of the Greek-owned merchant fleet and its Ships in the eighteenth and nineteenth centuries», *The Mariner's Mirror*, vol. 100, n° 1, pp. 44-58
- Foglio di Verona*, annata 1828
- FRASCANI, Paolo (cur.), *A vela e a vapore, Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Donzelli editore, 2001
- FUBINI, Elsa, *Giorgio Andrea Agnès des Geneys*, Dizionario Bibliografico degli Italiani, vol. I, 1960
- Gazzetta di Genova*, annate 1826-29
- Gazzetta di Milano*, annate 1828-29
- Gazzetta di Parma*, annate 1828-29
- Gazzetta di Firenze*, annata 1826
- GORDON, Thomas, *History of the Greek Revolution*, Edinburgh-London, Blackwood-Cadell, 1844
- HARLAFTIS, Gelina, DIMITROPOULOS, Dimitris and STARKEY, David J. (Eds), *Corsairs and Pirates in the Eastern Mediterranean, Fifteenth to Nineteenth Centuries*, Athens, Sylvia Ioannou Foundation, 2016
- JONES, Pitcairn (Ed.), *Piracy in the Levant, 1827-8, Selected from the papers of Admiral Sir Edward Codrington and edited by Lieutenant-Commander C. G. Pitcairn Jones*, London, Navy Records Society, 1934
- MERIANA, Giovanni, *Pittura votiva in Liguria*, Genova, Sagep Editrice, 1995
- MARSHALL, John, *Royal Naval Biography*, Supplement, part I, London, 1827
- MELETOPOULUS, John A., *The Greek Navy in 1821*, Athens, Commercial Credit Bank, 1971
- PAPADOPOULUS, Stelios A. (Ed.), *The Greek Merchant Marine (1453-1850)*, Athens, National Bank of Greece, 1972
- PHILLIPS, W. Alison, *The War of Greek Independence, 1821 to 1833*, New York, C. Scribner's Sons, 1897
- SONDHAUS, Lawrence, *Naval Warfare 1815-1914*, London, Routledge, 2001
- SCHRIFFL, David, «Austrian Intelligence and the National Interest in the Mediterranean Region during the Early Nineteenth Century», in Mika SUONPÄÄ e Owain WRIGHT (Eds), *Diplomacy and Intelligence in the Nineteenth-Century Mediterranean World*, London-New York, Bloomsbury Academic, 2019

SORIA, Diego, *Istoria della Grecia dal 1824 in poi*, Napoli, 1841

Traité de la Royale Maison de Savoie avec les puissances étranger, tomo IV, Torino, 1836

WRIGLEY, David W., «The Neutrality of Ionian Shipping and its Enforcement during the Greek Revolution (1821-1831)», *The Mariner's Mirror*, vol 73, n° 3, pp. 245-260

Liberatorie illustrazioni:

Fig. 1; <https://www.davidrumsey.com/home>

Images from this web site and database may be reproduced or transmitted, but not for commercial use. Permitted non-commercial use is any work or publication, either in print or digital media. Please give image credit to “David Rumsey Map Collection, David Rumsey Map Center, Stanford Libraries”

Fig. 2; Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF.

Ces contenus sont considérés, en vertu du code des relations entre le public et l'administration, comme étant des informations publiques et leur réutilisation s'inscrit dans le cadre des dispositions prévues aux articles L. 321-1 à L. 327-1 de ce code.

Dès lors :

- La réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».

Dalla vela al vapore

La trasformazione tecnologica della Marina delle Due Sicilie

di MICHELE LACRIOLA

ABSTRACT. – The nineteenth century is the century of steam, the main protagonist of the economic and social transformations that were rapidly changing rooted habits and lifestyles. One of the fields that saw the overcoming of a secular knowledge was the navy. As with all the navies of the time, even in the case of the Neapolitan Navy the effects of this change were huge. Of course, the adoption of this new technology wasn't immediate. On the contrary, it was a long and complex process. How, then, did the Neapolitan Navy pass from the consolidated sailing tradition to the more modern steamer? Before embarking on this complex discussion, however, it is necessary to have an overall overview of the Bourbon industrial sector was and its technical potential between 1830 and 1840.

KEYWORDS. – KINGDOM OF TWO SICILIES, NAVAL HISTORY, ITALIAN RISORGIMENTO, MARITIME WARFARE

Introduzione

Il XIX secolo è il secolo del vapore, grande protagonista delle trasformazioni economiche e sociali che stavano rapidamente cambiando abitudini e stili di vita radicati. Uno dei campi in cui l'uso della macchina a vapore sconvolgerà secoli di tradizione e saperi consolidati è l'arte nautica¹. Questa innovazione, infatti, non si limitò semplicemente a modificare i modi ed i tempi della navigazione, ma impose tutta una serie di riforme strutturali: un nuovo sviluppo cantieristico, nuove tecniche di costruzione ed utilizzo delle navi da guerra, ed un'attenzione particolare, e tutta nuova, verso la formazione degli equipaggi.

1 Mario VERONESI, «Dalla vela al vapore: l'evoluzione navale tecnica e strumentale, dal medioevo all'Ottocento», *Rivista Marittima*, 6, 2008, pp. 55-70; Andrew LAMBERT, *Battleships in Transition, the Creation of the Steam Battlefleet 1815-1860*, London, Conway Maritime Press, 1984; Lawrence SONDHAUS, *Naval Warfare, 1815-1914*, New York, Routledge, 2000.

La conoscenza e l'addestramento di professionisti in questa nuova tecnologia, comportò uno sforzo economico e amministrativo nelle varie marinerie europee, sia mercantili che militari.

Tuttavia, per una piena comprensione del fenomeno, è necessario tenere a mente i processi sociali, economici e politici delle comunità costiere, le cui trasformazioni – lente o rapide che fossero – sono alla base degli sviluppi dell'arte nautica². Nonostante le sue grandi tradizioni marittime, in questa fase di transizione l'Italia non riuscì a sviluppare – né prima e né dopo l'Unità – una Marina militare e mercantile idonea a integrare i vari comparti del suo territorio. La risposta a questo “mistero”, probabilmente, la si intravede andando a concentrare l'attenzione su quei fenomeni socioeconomici che investirono le comunità litoranee e le loro aree interne di riferimento. Nel XIX secolo, infatti, il Mediterraneo era già da tempo appannaggio delle grandi marinerie di Paesi che relazionavano le proprie coste con gli interni e le une con le altre, attraverso fiumi e canali (i casi di Inghilterra e Francia sono esemplari), facendo dei loro territori interni aree sensibili anche alle influenze di quanto avveniva nelle questioni marittime. Questo in Italia non accadeva, forse per la difficile morfologia della Penisola e/o per l'inadeguata disponibilità di risorse delle comunità³.

Sia nel caso della Marina militare che di quella mercantile, il Regno delle Due Sicilie fu sempre tecnologicamente all'avanguardia nel panorama italiano⁴. Dal punto di vista della marina mercantile, Napoli fu uno degli Stati più intraprendenti nello sviluppare questa nuova tecnologia, tanto che nell'agosto 1818 varò il vapore *Ferdinando I*, una nave lunga 40 metri, che partì da Napoli il 27 settembre 1818 per Livorno, Genova, Marsiglia. Fu la prima navigazione a vapore nella storia italiana. Ma, come ho già detto, bisogna fare attenzione al contesto sociale ed economico dei territori che rappresentano l'immediato entroterra delle attività marine. Andando ad osservare più da vicino, l'ampliamento geografico del mercato napoletano, che pure ci fu, trovava ostacolo nello scarso sviluppo del sistema portuale, di strade, vie e mezzi di comunicazione, dovuto alla volontà del

2 Giuseppe MORICOLA, «Il cabotaggio in età postunitaria», in Paolo FRASCANI (cur.), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001, p. 58.

3 Per approfondimenti sulla questione, si vedano Tommaso FANFANI (cur.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Napoli, Esi, 1993 e FRASCANI, cit.

4 Per una storia completa ed aggiornata della Marina delle Due Sicilie dalla sua fondazione al 1830, si veda Antonio FORMICOLA e Claudio ROMANO, *Storia della Marina da Guerra dei Borbone di Napoli, 1734-1830* (II voll.), Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2005 e 2010.

governo di limitare gli stanziamenti per le opere pubbliche al fine di mantenere lieve il peso delle imposte e, più in generale, all'assenza di una politica finanziaria volta a sollecitare lo sviluppo attraverso una moderna politica della spesa pubblica⁵. Come ha scritto il Cardillo in un suo recente lavoro

«La politica protezionista aveva un carattere conservatore-difensivo, mirante ad assicurare il mercato interno all'industria nazionale, ma non a creare le condizioni per la progressiva acquisizione di spazi sul mercato internazionale. [...] In assenza di un disegno strategico [...] quella napoletana si configurava come una crescita senza sviluppo, senza cioè quei mutamenti qualitativi profondi che avrebbero potuto intaccare in modo sostanziale la struttura economico-sociale preesistente. [...] i Borbone continuavano a scommettere politicamente sulla possibilità di coniugare innovazione e conservazione, crescita della produzione industriale e la stabilità delle istituzioni politiche e sociali, mutamenti economico-sociali di carattere non dirimpente e ambiente tradizionale»⁶.

In campo militare, al contrario, ci vollero due decenni prima di vedere le prime trasformazioni, dato che il nuovo tipo di forza propulsiva non era ben accetto negli ambienti militari: le navi a vapore presentavano infatti un grave handicap nelle ruote propulsive, facile bersaglio per il tiro nemico, così come nella macchina collocata sopra la linea d'acqua. Per le navi da guerra ci voleva qualcosa di più sicuro, e l'elica, sperimentata con successo dalla Marina di Francia, risolse il problema. Come per tutte le marine dell'epoca, anche nel caso della Marina delle Due Sicilie gli effetti di questo cambiamento saranno dirimpenti. Ma non si creda che l'adozione di questa nuova tecnologia fu immediata. Al contrario, fu un processo lungo e articolato. E del resto non poteva essere altrimenti, visto che anche la Gran Bretagna ha avuto un percorso assai poco lineare nel passaggio della sua Marina (tanto militare quanto mercantile) dalla vela alla propulsione del vapore⁷. Come, dunque, la Marina di Napoli passò dalla consolidata tradizione velica al più moderno vapore? Prima di intraprendere questo discorso, complesso, è necessario avere una panoramica complessiva di quello che era il comparto cantieristico-industriale borbonico e il suo potenziale tecnico tra il 1830 e il 1840.

5 Per una panoramica generale dell'economia del Mezzogiorno, si vedano Angelo MASSAFRA (cur.), *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società, istituzioni*, Bari, Dedalo, 1988.

6 Giuseppe BARBERA CARDILLO, *Alla ricerca di una reale indipendenza. I Borbone di Napoli e la politica dei trattati*, Milano, Franco Angeli, 2013, pp. 104-105.

7 Crosbie SMITH, *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas*, London-New York, Cambridge University Press, 2018.



A. Joli, *La partenza di Carlo III da Napoli vista dal mare*
(Museo del Prado, Madrid – Public domain)



Il vapore, un'opportunità e un problema

Nel periodo considerato, la situazione degli impianti borbonici non permetteva ancora la realizzazione di motrici navali a vapore, che sarebbe stato necessario acquistare all'estero. Nel settembre del 1833 salpò da Napoli il brigantino *Zeffiro*. A bordo c'erano il costruttore di 2° classe Felice Abenante e il capitano di Vascello Gaetano Imbert, che dovevano commissionare a Londra la costruzione di due battelli a vapore e di una macchina motrice per una draga. La somma stanziata per l'acquisto dei due battelli a vapore (con le rispettive macchine), anticipata dalla Tesoreria Generale, era di 139.236,85 ducati⁸. Ma l'introduzione di queste prime unità a vapore nel Regno non va vista come il primo passo di una svolta radicale. Le unità a vela erano – e saranno fino agli anni '40 – il nucleo principale della marina militare. Ciò è dimostrato dal fatto che nello stesso anno in cui arrivò a Napoli il primo pacchetto a vapore *Nettuno*, qualche mese dopo fu varata nei cantieri di Castellammare di Stabia la fregata a vela *Partenope*⁹. Nell'ottobre 1833, in un memorandum intitolato *Sull'attuale andamento del materiale di Marina* l'attenzione viene focalizzata sul fatto che la produzione dei cantieri napoletani fosse non solo ben lontana dal far propri i criteri di costruzione delle moderne unità a vapore, ma si basava ancora su piani di costruzione ormai datati anche per le unità a vela¹⁰. Va, però, detto che il giudizio di chi redasse il memorandum era fin troppo duro, dato che anche le marine inglese e francese (cui lo stesso si riferisce) continuarono a costruire naviglio a vela nel mentre sperimentavano le nuove unità a vapore. L'arretratezza della Marina delle Due Sicilie stava piuttosto nei disegni e nelle tecniche di costruzione adoperate.

La Real Marina – in linea col resto d'Europa – era dunque ancora lontana dall'abbandonare la costruzione di navi a vela. Del resto, l'introduzione del vapore, del ferro e dell'acciaio richiese nuove regole e nuovi modi di pensare per la progettazione e la costruzione delle navi. Le caratteristiche della prestazione dovevano essere prima misurate, poi teorizzate. Solo dopo è stato possibile lo sviluppo di standard quantificabili che avrebbero garantito la sicurezza e la qualità richieste dall'industria e dai governi, e questo a sua volta ha portato alla professionalizzazione dell'architettura navale come disciplina ingegneristica¹¹. Ciò

8 Antonio FORMICOLA e Claudio ROMANO, *L'industria navale di Ferdinando II di Borbone*, Napoli, Fiorentino, 1991, p. 67.

9 ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI (d'ora in poi ASNA), *Archivio Borbone*, b. 907, priva di data e riferimenti.

10 Ibidem, *Sull'attuale andamento del materiale di Marina*, 1833.

11 Larrie FERREIRO, *Bridging the Seas. The Rise of Naval Architecture in the Industrial Age, 1800-2000*, Boston, MIT Press, 2020.

che la penalizzava era, appunto, l'uso di vecchi metodi costruttivi che avrebbero reso i suoi bastimenti antiquati nel momento stesso in cui prendevano servizio. Appare evidente, a questo punto, che la Marina delle Due Sicilie commetteva un errore strategico nel momento in cui si provvedeva di navi già concettualmente superate, perché si trattava di unità il cui valore bellico si sarebbe rapidamente svalutato. Ancora nel 1836 la Real Marina non volle abbandonare la tradizione di avere naviglio a militare a vela. Furono studiati i progetti provenienti dall'Arsenale francese di Tolone per impostare e costruire velieri nei cantieri reali. Sulla base di questi progetti, Ferdinando II autorizzò la costruzione di tre brigantini a vela. Il primo di essi fu varato a Castellammare il 27 settembre 1837 col nome di *Valoroso*, seguito poi dall'*Intrepido* e dal *Generoso*. Nello stesso mese il ministro della Marina Eugenio di Brocchetti segnalò al re la necessità di costruire altre navi, dal momento che il naviglio militare esistente era insufficiente per la difesa delle coste del reame. In particolare, il ministro propose per ogni anno la costruzione di due unità, cioè di una fregata e di una goletta – oppure di due brigantini – e inoltre la realizzazione di un legno a vapore. Ma Ferdinando II, ancora una volta, approvò solo la costruzione di navi a vela.

Non è, ad ogni buon conto, incomprensibile questa ritrosia del re al passaggio da una marina militare a vela ad una a vapore. Le incertezze derivanti dall'adozione del vapore erano molteplici, perché significava intraprendere non soltanto un mero adeguamento alle nuove tendenze dell'epoca, ma anche risolvere tutto un complesso di serie esigenze che tale rinnovamento tecnologico avrebbe comportato. Basti pensare al problema della formazione professionale dei macchinisti da imbarcare; alla dislocazione, lungo le coste del Regno, di depositi di carbone per rifornimenti pronti e sicuri; all'integrazione strategica e tattica tra unità a vela e a vapore. A questo andava ad aggiungersi la completa dipendenza dall'estero – almeno i primi anni – per la costruzione, l'installazione, la manutenzione e la conduzione dei propulsori a vapore e per la fornitura dei pezzi di ricambio¹². La mole di problemi che il nuovo mezzo di propulsione poneva al governo napoletano – del tutto impreparato ad affrontarli – fu subito evidente già dal viaggio che il pacchetto a vapore *Nettuno* fece da Londra a Napoli. Scrive infatti il capitano Imbert che, partito il 2 luglio, a causa di un guasto si fermò per accomodi a Falmouth. Nella traversata da lì a Lisbona, si rese conto dell'incredibile consumo di carbone che faceva la nave. Chiedendone conto al macchinista inglese, questi si scusò adducendo sia l'imperizia dei fuochisti, sia la pessima qualità del carbone. Fatto rifornimento, diresse per Gibilterra e da lì

12 FORMICOLA e ROMANO, *L'industria navale*, pp. 73-75.

a Napoli, dove giunse il 28 luglio 1834¹³. Tutto sommato, però, il giudizio sulla nave è positivo: «questo real legno regge bene il mare [...] la sua velocità in perfetta calma è di circa miglia 10 l'ora»¹⁴.

Conscio del fatto che non poteva addossare alla Marina i costi della sperimentazione e gestione dei primi bastimenti a vapore, Ferdinando II decise di affidare questi aspetti alla società per la navigazione a vapore Sicard, proprio nel 1834. Al 22 novembre 1835, stando allo *Stato di tutti i Reali Legni armati con la indicazione della loro attuale destinazione si al qua, che al di là del Faro*¹⁵ la composizione della flotta effettivamente operativa era la seguente: fregata *Urania*, corvetta *Cristina*, brigantini *Principe Carlo*, *Zeffiro* e *Calabrese*, golette *Lampo* e *Oceano*, pacchetti *Leone* e *S. Antonio*. È segnato anche il naviglio sottile, ma non è il caso di riportarlo: basti solo dire che erano in servizio 8 cannoniere, 3 paranzelli, 16 scorridore, 1 gozzone, 3 leuti e 2 feluche. Molte vecchie navi erano state dismesse: la forza della flotta era considerevolmente diminuita e molti anziani ufficiali erano stati mandati in pensione e altri erano passati ai sedentanei, perché «il principale oggetto di una Marina di Guerra è quello di avere ufficiali giovani e istruiti, per regger a travagli del mare ed essere utili al real servizio». Proprio per rispondere a tale esigenza, vediamo che già nel dicembre dello stesso anno la fregata *Partenope* venne adibita ad una crociera d'istruzione nel Golfo di Napoli¹⁶. Oltre a questo, il re ordinò di provvedersi – da costruttori francesi o inglesi – di piani recenti per la costruzione di brigantini, in quanto l'ultimo costruito (lo *Zeffiro*) era «deforme [...] e mancante di tutte le qualità marinesche» alché «le modificazioni proposte non furono né ragionate né dimostrate» e pertanto eseguite «a colpo d'occhio!».

Già questo rapido rapporto dovrebbe darci un'idea della scarsa consistenza della flotta napoletana in quel momento. Andando a visionare lo *Stato dei legni da guerra* datato 1° settembre 1836, si ha la conferma dell'urgente necessità di ammodernare le unità che la componevano: la gran parte delle navi risaliva al periodo murattiano e alcune addirittura al XVIII secolo¹⁷. Pochi giorni dopo, il 5 settembre 1836, il re portò con sé dalla Francia alcune piante delle più recen-

13 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 907, 11 luglio 1834.

14 Ibidem.

15 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 907, *Stato di tutti i Reali Legni armati con la indicazione della loro attuale destinazione si al qua, che al di là del Faro*, 22 novembre 1835.

16 Ibidem.

17 Ibidem.

ti costruzioni navali prese nell'Arsenale di Tolone: fregata da 60 cannoni¹⁸, corvetta da 24, brigantino da 20. Ordinò che le piante venissero passate al Genio Marittimo, in modo da calcolare la spesa per ciascuna di quelle costruzioni. Ma non poteva bastare questo, soprattutto quando si tenga presente (come faceva rilevare un rapporto inviato al re)

che da qualche anno in qua sono avvenute grandi innovazioni nella marina britannica [...]. Immense varietà nelle principali dimensioni, nella capacità e nel calibro delle artiglierie costituirono delle essenziali differenze da quanto si è finora praticato [...] converrebbe domandare questi piani in Inghilterra¹⁹.

Appariva ormai ovvio che un rinnovamento della Marina militare si imponeva. Occorreva costruire navi moderne, vale a dire con propulsione a vapore. Ma per farlo, bisognava disporre di un comparto industriale tecnologicamente adeguato e il Regno delle Due Sicilie non lo aveva²⁰. Per questo il vapore fu pienamente accettato da Ferdinando II molto lentamente e solo dopo la convincente sperimentazione dei pacchetti a vapore, quando si rese personalmente conto dell'importanza di questa trasformazione che avrebbe potuto evitare al Regno un ruolo di secondo piano nell'ambito marittimo internazionale. Nel settembre 1835 venne infatti eseguita una prova generale di navigazione nel Golfo di Napoli dei tre nuovi pacchetti a vapore *Nettuno*, *Ferdinando II* e *S. Wenefredo*, che dettero buona prova di sé. Pertanto – al fine di sviluppare nel Regno la navigazione a vapore ad uso commerciale – nel maggio 1836 il re stabilì l'istituzione dell'Amministrazione dei pacchetti a vapore²¹. I tre pacchetti andarono a formare il soggetto dell'amministrazione e il loro numero poteva essere aumentato con altre unità. Inoltre, era data la possibilità «a ogni nostro suddito o estero stabilito nel Regno» di aggregare «uno o più pacchetti a vapore di sua proprietà» per godere dei vari privilegi previsti. Si posero però due condizioni: 1) che i capitani sarebbero stati sempre ufficiali della Real Marina²²; 2) il governo aveva facoltà di trasformare i detti vapori in unità da guerra in qualunque momento²³. Si stava iniziando a prendere coscienza dell'importanza di quella innovazione,

18 Ibidem.

19 Ibidem. Per approfondimenti sui rapidi mutamenti dell'arte navale in quel periodo, si veda Alberto SANTONI, *Storia e politica navale in età moderna*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2005.

20 FORMICOLA e ROMANO, *L'industria navale*, pp. 23.

21 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 1103, priva di riferimenti.

22 Ibidem.

23 Ibidem.

tanto da destinare al comando di quei bastimenti giovani ufficiali, affinché potessero impraticarsi nella navigazione a vapore, in modo da averne di già formati per le future tipologie di unità militari. Sempre nel 1836, il re decise di utilizzare i nuovi pacchetti a vapore *Ferdinando II* e *Nettuno* per due viaggi di rappresentanza nell'Impero d'Austria e nella sempre irrequieta Sicilia. In entrambi i viaggi – tutti eseguiti a dicembre, quando le condizioni meteomarine volgono al peggio – scelse di salire a bordo del vapore che portava il suo nome. Il comando fu affidato all'ufficiale Raffaele De Cosa, dando ordine di preparare le forniture di carbone necessarie nel porto di Messina, dove avrebbero sostato per entrambi i viaggi. In Adriatico, infatti, non c'erano porti di rifornimento per navi a vapore, mentre a Manfredonia ci si sarebbe provveduti di un pilota pratico delle coste adriatiche²⁴.

Favorevolmente colpito dalle nuove unità, Ferdinando II decise di tenere in debito conto l'innovazione del vapore. Difatti, da lì a poco la Marina militare ebbe in squadra le prime navi a vapore. Ciò avvenne nel settembre 1839, quando il re ordinò che i già sperimentati bastimenti *Ferdinando II* e *Nettuno* – classificati come brigantini – e la goletta *San Wenefredo* passassero ufficialmente nei ranghi della Real Marina²⁵. L'introduzione di unità a vapore in una flotta interamente velica comportava ovviamente delle radicali novità nei modi di navigazione in squadra, nel coordinamento delle unità e nella gestione del comando. Proprio per prendere cognizione di tutti questi nuovi aspetti dell'arte navale, nell'agosto del 1842 fu affidato a De Cosa il comando di una Divisione navale composta dal vascello *Vesuvio*, dalle fregate *Regina*, *Partenope*, *Isabella* e *Urania*, dalla corvetta *Cristina*, dal brigantino *Generoso* e dai pacchetti a vapore *Nettuno* e *Ferdinando II*. A queste unità si unì, a Messina, il primo bastimento a vapore costruito nel Regno, il *Flavio Gioia*²⁶. Grazie anche all'abilità del De Cosa, il test fu positivo e da quel momento il governo borbonico effettuò una radicale inversione di tendenza che lo portò ad elaborare anche progetti per trasformare in vapori le maggiori unità militari a vela.

In quegli anni gli ufficiali di mare e del Genio Marittimo avevano potuto studiare le nuove tipologie di navi, imparando poco a poco a capirne le necessità, le tecniche di riparazione e il più conveniente utilizzo procedendo per tentativi empirici. Tentativi che non mancarono di provocare, in quei primi tempi, vari pic-

24 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 907, documento privo di riferimenti.

25 FORMICOLA e ROMANO, *L'industria navale*, pp. 75-77; cfr. Lamberto RADOGNA, *Storia della Marina mercantile del Regno delle Due Sicilie*, Milano, Mursia, 1982, pp. 75-80.

26 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 910, agosto 1842.

coli incidenti²⁷. Il merito di aver persuaso Ferdinando II a interessarsi alle unità a vapore va ad un ufficiale inglese al suo servizio, il Robinson. Fu lui a suggerire al re non solo l'acquisto di due pacchetti a vapore in Inghilterra – più un terzo (il *San Wenefredo*) acquistato e riparato a Napoli da un altro britannico – ma anche di costituire un'Amministrazione per quei vapori in collaborazione con la già esistente Compagnia Sebezia²⁸. E fu sempre Robinson che convinse Ferdinando II a passare dalla Marina militare velica a quella a vapore, poiché «gli Stati Uniti, l'Inghilterra e la Francia ne hanno ottenuto risultati così prodigiosi che il consenso unanime delle nazioni incivilite ha proclamato la macchina a vapore la più nobile e la più utile produzione del genio umano»²⁹. Al 1840 il re si rendeva ormai conto che – avendo cambiato la sua politica navale – iniziava ad acquistare un'enorme importanza la presenza, nei cantieri navali o nelle loro adiacenze, di officine specializzate nella produzione metalmeccanica. C'era, però, un grave impedimento: nel Regno non esisteva alcuna industria di tipo moderno. Il patrimonio industriale dello Stato borbonico per quanto riguardava la Marina era costituito dal cantiere navale di Castellammare di Stabia e dagli arsenali di Napoli, Messina e Palermo. Vi erano poi alcune fabbriche d'armi come la Real Fabbrica di Torre Annunziata, la Real Fonderia dei cannoni, l'arsenale di artiglieria e la manifattura della Real Montatura d'armi ubicate a Castel Nuovo di Napoli e la Fonderia della Mongiana sita in Calabria, cui si affiancavano piccole officine private. L'assenza di un'industria pesante capace di fornire alla Marina militare quanto le occorreva per mettersi al passo con le principali flotte da guerra del tempo, costrinse il governo borbonico a ricorrere all'estero. Nel 1841, per mezzo del console Castelcicala, a Londra il governo napoletano ordinò la costruzione di altre quattro unità a vapore³⁰. Queste costeranno al governo napoletano ben 280.000 ducati, cui andavano aggiunti altri 185.589 ducati per l'acquisto delle macchine a vapore da montare sugli scafi delle navi. Per risparmiare, il re pensò anche di far costruire un solo battello con il quale trasportare le altre 3 macchine a vapore a Napoli e far costruire le altre unità a Castellammare, ma la cosa non andò in porto³¹. Le unità in questione erano gli avvisi a vapore *Maria Teresa*, *Peloro*, *Lilibeo*, *Antelope* e *Rondine*, tutti adibiti al servizio postale con la Sicilia sino al 1848³².

27 Ivi, b. 1103, 31 luglio e 15 agosto 1836.

28 Ibidem.

29 Ibidem.

30 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 910, documento privo di riferimenti.

31 Ivi, 23 agosto 1841.

32 Ivi, 16 agosto 1843.

Il Real Opificio di Pietrarsa

Ferdinando II voleva assicurarsi l'indipendenza nel settore della difesa mediante la produzione in proprio di macchine e attrezzature, così da evitare di dipendere strategicamente ed economicamente dall'estero per l'acquisto di intere navi a vapore. In tale ottica, intraprese anzitutto una nuova politica doganale tesa a proteggere le strutture nazionali dall'invasiva concorrenza straniera. Inoltre, per l'acquisizione delle metodologie tecniche e meccaniche indispensabili alla nascente industria navale, ricorse ad un espediente: acquistò presso i Paesi produttori macchine e utensili da usare come modelli di riferimento da riprodurre poi negli arsenali borbonici, oltre a curare anche la formazione dei futuri quadri tecnici specializzati. Tale politica avviò nel Regno quello sviluppo tecnico che dopo il 1840 creerà le condizioni favorevoli al sorgere di un'industria metalmeccanica. Appena due anni dopo venne infatti realizzato il Reale Opificio di Pietrarsa, che per complessità ed efficienza fu uno dei più importanti stabilimenti della storia industriale italiana. Va sottolineato che questo primo sforzo di modernizzazione fu attuato contemporaneamente alla crisi degli zolfi del 1840, che per Ferdinando II si risolse con un umiliante smacco su tutta la linea. Non stupisce quindi che abbia deciso di puntare sulla modernizzazione del suo Regno dopo questa esperienza. Così, due anni dopo, nacque Pietrarsa. Questo nuovo stabilimento doveva essere in grado di eseguire fusioni e lavorazioni meccaniche per le forze armate, e iniziò la produzione ancora prima che fossero espletate tutte le pratiche per l'esproprio dei suoli³³.

Quanto la creazione di questo stabilimento fosse importante per la Marina borbonica, lo rivela una lettera datata 29 maggio 1842. Da questa apprendiamo come fosse impossibile servirsi a tempo pieno delle fonderie calabresi di Mongiana in quanto «essere, colla mancanza estiva delle acque, estinti gli altiforni sino alla stagione delle piogge»³⁴. Si rivelavano, quindi, dei limiti strutturali che non ci si poteva più permettere ora che si stava intraprendendo decisamente il rinnovamento tecnologico della flotta. A Pietrarsa si procedette all'assemblaggio dei vari pezzi costituenti le macchine a vapore che man mano venivano importate dall'Inghilterra, nonché alla produzione di ciminiere, ruote a paletta, ingranaggi, bielle, barre di trasmissione, cuscinetti ed altri accessori simili. E fino all'estate del 1853 l'opificio costruì per la Real Marina due macchine a vapore da 300 CV, oltre a 46 caldaie che vennero installate sia a bordo delle navi che negli stabilimenti industriali. Inoltre, nello stesso periodo, si erano potute

33 Ivi, 29 maggio 1842.

34 Ibidem.

effettuare le riparazioni alle macchine delle più diverse tipologie di navi a vapore – sia civili che militari – che costituirono un’incalcolabile esperienza tecnica per le maestranze impiegate³⁵. Pietrarsa mirava insomma a essere qualificata come l’unica fornitrice di vapori militari del Regno. L’opificio funzionava anche come scuola per fuochisti e macchinisti, la cui presenza nel Regno si era dimostrata necessaria dopo l’amara esperienza con i macchinisti inglesi che – durante la crisi degli zolfi che vedeva Napoli contro Londra – avevano minacciato di abbandonare le navi napoletane. Nei primi anni, infatti, il governo napoletano dovette sottostare alla “dittatura” dei macchinisti esteri (come in seguito accadrà nel caso di Giraud per i due vapori postali *Palinuro* e *Miseno*³⁶), perché non essendoci nel Regno chi potesse prenderne il posto avevano un potere contrattuale notevole.

Quando la Marina borbonica acquistava all’estero una macchina a vapore, infatti, la ditta che l’aveva costruita forniva per la durata della garanzia uno o più macchinisti a proprie spese, che percepivano anche una sorta di rimborso spese dal governo napoletano. Teoricamente, allo scadere della garanzia il tecnico doveva ritornare in patria, ma vista l’assenza di validi sostituti locali il governo si vedeva costretto a invitarli a rimanere in servizio³⁷. Proprio per porre rimedio a questa situazione che limitava l’autonomia d’azione del governo, si cercò in tutte le maniere possibili di agevolare la formazione e l’ingaggio di macchinisti: «Qualunque sacrificio è scarso pur di incoraggiare questa classe che dovrà metterci un giorno nello stato di non aver più bisogno di macchinisti stranieri»³⁸. Gli sforzi profusi non furono vani. Già il 16 marzo 1844 (due anni dopo l’apertura di Pietrarsa), a fronte di 14 primi e secondi macchinisti esteri, vi erano 8 terzi macchinisti napoletani ed uno stuolo di ben 30 allievi macchinisti regnicoli³⁹. La formazione di queste maestranze fu inizialmente affidata a tecnici specializzati stranieri, che venivano invitati nel Regno con la promessa di laute paghe. Affidavano a loro la sistemazione, conduzione e riparazione dei macchinari a vapore della Marina⁴⁰. Inoltre, per evitare che si approfittasse dell’inesperienza napoletana in fatto di navi a vapore commissionando lavori inutili per lucrarvi sopra – e anche per far acquisire esperienza agli allievi mac-

35 FORMICOLA e ROMANO, *L’industria navale*, cit., pp. 95-98.

36 Ivi, p. 69. Si veda inoltre ASNA, *Archivio Borbone*, b. 911, 1843.

37 FORMICOLA e ROMANO, *L’industria navale*, cit., p. 105.

38 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 910. Relazione priva di data e riferimenti.

39 Ibidem.

40 FORMICOLA e ROMANO, *L’industria navale*, cit., p. 101.

chinisti – il re ordinò nel 1844 che ogni qual volta un'unità a vapore fosse arrivata nel porto di Napoli, avrebbe dovuto essere ispezionata da un macchinista per verificare se ci fosse bisogno di riparazioni⁴¹. Nel maggio dell'anno precedente, invece, il re aveva inviato a Tolone una squadra composta da un alunno del Genio Marittimo, un macchinista, un capomastro ferraio, un mastro modellatore e altri due aiutanti per apprendere tutte le nuove tecniche di costruzione del miglior arsenale militare del Mediterraneo⁴².

Dai pacchetti alle pirofregate

Il 1843 è da considerarsi l'anno della definitiva svolta della politica navale borbonica. In quella data, linee di vapori postali erano ormai state attivate lungo le rotte principali⁴³. Il compito per cui erano inizialmente pensate le navi a vapore non era infatti la guerra sul mare, bensì il collegamento tra i vari porti del reame e di questi con la Sicilia e le più vicine coste dell'Adriatico orientale e del Tirreno settentrionale. Che tra il 1839 e il 1843 il nucleo della Marina a vapore fosse costituito da soli avvisi (o pacchetti) a vapore – ben 10 – di cui due costruiti nei cantieri di Castellammare dagli ingegneri Sabatelli⁴⁴ e De Luca, ovvero il già citato *Flavio Gioia* (nel 1841)⁴⁵ e il *Delfino* (26 maggio 1843)⁴⁶ ne sono la più chiara testimonianza. Ma l'esperienza fatta nella crisi degli zolfi fece comprendere a Ferdinando II che fin quando la controparte da intimidire erano le reggenze barbaresche la consistenza della Marina borbonica era sufficiente⁴⁷. Ma questa poteva ben poco quando l'avversario era una flotta moderna come quella britannica, alla cui pressione dovette cedere in quell'occasione. Pertanto, per tutelare il Regno da futuri interventi di potenze straniere, Ferdinando II decise di dotare la sua Marina non più solo di piccoli avvisi a vapore, ma anche di fregate a vapore.

La scelta di puntare su unità appositamente pensate e costruite per tale scopo divenne una scelta obbligata. Venne pertanto commissionato all'ingegner De Luca uno studio sulla possibilità di convertire in navi da guerra gli avvisi a vapore. La risposta fu che «tali bastimenti non sieno affatto adatti al servizio di

41 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 910, 13 maggio 1844.

42 Ibidem.

43 Ibidem.

44 Ivi, 7 novembre 1843.

45 Ivi, 8 maggio 1842.

46 RADOGNA, cit., p. 109.

47 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 910. Priva di data e riferimenti.

guerra»⁴⁸ e che solo in caso eccezionale i 4 vapori fatti costruire in Francia (*Ercolano, Mongibello, Maria Cristina, Francesco I*)⁴⁹ potevano essere all'occorrenza armati⁵⁰. Ma anche se nel cantiere stabiese si erano costruiti i primi avvisi a vapore della storia del Regno, costruire delle pirofregate era decisamente un'altra cosa. Era un'impresa cui né le maestranze né gli ingegneri navali napoletani erano minimamente preparati⁵¹. Ciò nonostante, già nell'ottobre del 1841 s'iniziò a Castellammare la costruzione dello scafo della prima fregata a vapore, i cui piani di costruzione erano stati elaborati dall'ingegner Sabatelli sulla base dei piani delle pirofregate inglesi. Se però si poteva replicare abbastanza bene lo scafo, era impossibile produrre la macchina da installarvi sopra. Fu quindi necessario commissionarne una alla ditta londinese Viollier. La macchina venne imbarcata e montata sullo scafo nel luglio 1842, alla presenza di vari allievi macchinisti⁵². Dati i problemi che si stavano riscontrando nella costruzione della pirofregata, il 6 agosto 1843 si decise di inviare in Inghilterra, con la fregata *Regina*, Vincenzo Lettieri. Suo il compito di ritirare le quattro pirofregate che nel frattempo il governo aveva commissionato ai cantieri inglesi, portando con sé gli ufficiali e gli equipaggi da imbarcare sui primi due vapori che sarebbero usciti da cantieri⁵³. La prima di queste pirofregate arrivò a Napoli il 18 febbraio 1843, mentre le altre tre sarebbero arrivate tra il settembre 1843 ed il febbraio 1844.

Non sarà inutile soffermarsi un momento sui nomi dati alle nuove unità. La nomenclatura delle pirofregate aveva infatti un preciso intento celebrativo della monarchia. I loro nomi erano quelli dei primi condottieri e re normanni fondatori del Regno: *Ruggiero, Roberto, Tancredi e Guiscardo*. Le successive pirofregate costruite interamente nel Regno, avrebbero invece ricevuto nomi che si riferivano a famosi personaggi della storia meridionale o che richiamavano particolari momenti di "lotta per l'indipendenza": *Carlo III*, fondatore della dinastia; *Fieramosca*, campione della Disfida di Barletta; *Sannita*, il nome del popolo che lottò contro il dominio di Roma⁵⁴. L'intento di Ferdinando II di seguire una politica autonoma e di dotare il Regno di forze navali atte a proteggerlo da

48 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 936, 15 aprile 1842; cfr. RADOGNA, cit., pp. 75-85.

49 RADOGNA, cit., pp. 75-85.

50 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 936. Relazione priva di data e riferimenti.

51 Ivi, b. 910, 20 maggio 1843.

52 FORMICOLA e ROMANO, *L'industria navale*, cit., pp. 113-114.

53 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 910, 6 agosto 1843.

54 Ibidem.



Si vende a Napoli presso l'Autore

IL CANTIERE DI CASTEL.
*nel momento che si varava il Vascello
Preso dal Quadro originale che fa
delle due Sicilie, ordinata
dipinto da Filippo Hackert.*



P. Hackert, *Il varo della fregata Partenope*
(Certosa e Museo nazionale di San Martino – Public domain)



L'AMMARE DI STABIA

dello la Partenope, a di 16. Agosto 1786.
parte della Collezione dei Porti
da S. M. il Re.
e inciso da Giorgio Hackert.



N. 1

qualsiasi minaccia non poteva trovare miglior manifesto. Grazie alla precedente esperienza maturata con la conduzione e riparazione dei pacchetti a vapore, all'opificio di Pietrarsa ed alla presenza nel Regno di navi da guerra a vapore, ora Ferdinando II aveva tutto il necessario per tentare l'impresa: costruire una nave da guerra nei suoi cantieri, senza più ricorrere all'estero.

Dopo il primo tentativo del 1841, si procedette all'elaborazione di due programmi di costruzione triennali (1843-45, 1846-48). Fu imposta già dal 4 ottobre 1843 una pirofregata, appena un mese dopo l'arrivo del *Ruggiero* a Napoli e in concomitanza col varo dell'*Ercole*, che aveva dato non pochi problemi agli ingegneri napoletani, soprattutto per quanto riguardò l'approvvigionamento dei materiali necessari. Onde evitare gli stessi problemi, nel giugno 1844 Ferdinando II ordinò di far preparare immediatamente nei due cantieri partenopei tutti i pezzi necessari all'armamento della seconda unità del programma, nonché di far acquistare in economia legname, metalli lavorati, pittura ed oggetti di minuzie. Alla fine di luglio, su espressa richiesta del progettista Sabatelli, il re approvò l'acquisto di alcuni pezzi necessari per le pirofregate allora in costruzione. Si scelse di acquistare questi manufatti all'estero, perché – nonostante i lavori di Pietrarsa fossero ottimi – bisognò constatare che alla giovane industria partenopea produrre quei pezzi sarebbe venuto a costare il quadruplo di quello che costavano in Inghilterra⁵⁵. Tuttavia, il programma di costruzione andò speditamente avanti e furono varate le pirofregate *Archimede* (3 ottobre 1844), *Carlo III* (23 marzo 1846) e *Sannita* (7 agosto 1846)⁵⁶.

Ovviamente questa nuova politica navale ebbe conseguenze anche sul bilancio annuale della Marina, che aumentò consistentemente dal 1842, quando la spesa era molto contenuta (1.750.000 ducati), al 1844, quando si arriva alla somma di 3.149.388 ducati. Di questi, circa 600.000 furono stanziati esclusivamente per la costruzione e l'armamento delle sei pirofregate. Tantissimi se si considera che l'anno precedente – pur se si era spesa la stessa cifra – appena 111.141 ducati erano stati spesi per l'ultimazione di due navi a vapore⁵⁷. Parallelamente all'aumento dei vapori da guerra, si provvide nei bilanci preventivi ad aumentare lo stanziamento per il Corpo dei Cannonieri e Marinari, di cui bisognava incrementare gli effettivi in quanto il loro apporto nella conduzione di queste nuove unità diveniva fondamentale⁵⁸. Non solo di pirofregate ci si fornì,

55 FORMICOLA e ROMANO, *L'industria navale*, cit., pp. 115-120.

56 RADOONA, *Storia della Marina*, pp. 111-113.

57 ASNA, *Archivio Borbone*, b. 910. Relazione priva di riferimenti.

58 Ibidem; cfr. RADOONA, cit., p. 103.

ma anche di una pirocorvetta (la *Stromboli*) – anch’essa ordinata a dei cantieri inglesi e giunta a Napoli nel 1844 – e di nuovi avvisi a vapore (i già citati Miseno e Palinuro). Alle soglie del 1848 si può notare come nel breve volgere di 6 anni, da marina velica la napoletana si era rapidamente convertita in una marina mista – come tipico dell’epoca – con 22 unità a vapore e 14 a vela⁵⁹. Il secondo piano triennale intanto era stato già avviato, tant’è vero che nel cantiere di Castellammare era stata già impostata un’altra pirofregata⁶⁰.

Conclusioni

Proprio tenendo presente tutto questo immenso sforzo produttivo e organizzativo, potrebbe risultare piuttosto strana la scelta – nel novembre 1845 – di impostare i piani per un vascello a vela da 80 cannoni. Non va tuttavia dimenticato che, a quella data, solo la *Royal Navy* aveva alcuni vascelli con propulsione a vapore ausiliaria. Il primo, vero pirovascello adatto alle lunghe navigazioni fu il *Napoleon* francese, che entrò in servizio solo nel 1852. La scelta di dotare la Marina borbonica di un vascello a vela non è quindi propriamente anacronistica, ma semplicemente affrettata. Quando fu ordinato il *Monarca*, infatti, non vi era ancora certezza sull’effettiva efficienza di un pirovascello. Inoltre, la potenza di fuoco di un vascello tradizionale era notevolmente superiore a quella delle pirofregate, soprattutto a quella delle pirofregate a ruote. Il nuovo vascello venne consegnato alla Marina borbonica agli inizi del 1852 e rimase in servizio per 6 anni, quando venne trasferito a Castellammare per essere trasformato in vascello ad elica, un processo che però non ebbe i risultati sperati⁶¹. Quali erano dunque le ragioni che spingevano il Regno a mantenere una flotta di tipo misto? Certamente sono due gli elementi che pesarono fortemente su questa decisione:

1) il Regno era povero di risorse, quindi l’alto costo di approvvigionamento per il carbone necessario a queste unità fa ipotizzare che tali pirofregate non potessero essere utilizzate al di fuori di un raggio d’azione molto limitato (approssimativamente coincidente col Mediterraneo centrale). A ciò va aggiunto che – in generale – la navigazione a vapore era limitata anche dall’ancora scarso numero di porti dotati di depositi di carbone al di fuori delle rotte più frequentate, motivo per il quale le navi a vapore mantennero a lungo anche l’attrezzatura velica;

59 Ivi, p.114.

60 Ivi, p. 117.

61 FORMICOLA e ROMANO, *L’industria navale*, cit., p. 122.

2) il contemporaneo ampliarsi degli orizzonti napoletani all'oceano Atlantico, dove la Marina mercantile napoletana navigava sempre più spesso e intrecci dinastici tra la famiglia reale borbonica e quella imperiale brasiliana imponevano a Napoli un nuovo tipo di politica, sintetizzabile col nome di "prospettiva oceanica". Era quindi ovvio che l'unica tipologia di navi da guerra che Napoli poteva ragionevolmente pensare di impiegare in questi nuovi scenari fossero quelle a vela, che non comportavano costi di approvvigionamento insostenibili. Il solo mantenimento di una pirofregata in armamento per un anno intero, infatti, sarebbe costato allo Stato in media 28.608 ducati⁶², senza tener conto delle mille altre spese che sarebbero certamente incorse se la si fosse tenuta a lungo in mare (guasti, riparazioni, razioni alimentari, rifornimenti etc.). Era insomma una scelta in linea con la ancora lenta, e a tratti incerta, evoluzione dello strumento bellico navale, dato che anche le migliori flotte europee utilizzavano ancora naviglio a vela per le lunghe navigazioni oceaniche⁶³.

62 ASNa, *Archivio Borbone*, b. 908, *Costi d'armamento per 6 mesi di varie tipologie di unità (1° gennaio-30 giugno 1856)*.

63 SANTONI, *Storia e politica navale*, p. 282.

BIBLIOGRAFIA E FONTI MANOSCRITTE

- ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI, *Archivio Borbone*, bb. 907, 908, 910, 911, 936, 1103
- BARBERA CARDILLO, Giuseppe, *Alla ricerca di una reale indipendenza. I Borbone di Napoli e la politica dei trattati*, Milano, Franco Angeli, 2013
- FANFANI, Tommaso (cur.), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Napoli, Esi, 1993
- FERREIRO, Larrie, *Bridging the Seas. The Rise of Naval Architecture in the Industrial Age, 1800–2000*, Bostono, MIT Press, 2020
- FORMICOLA, Antonio e ROMANO, Claudio, *L'industria navale di Ferdinando II di Borbone*, Napoli, Fiorentino, 1991
- *Storia della Marina da Guerra dei Borbone di Napoli, 1734-1830* (II voll.), Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2005 e 2010
- FRASCANI PAOLO (cur.), *A vela e a vapore. Economie, culture e istituzioni del mare nell'Italia dell'Ottocento*, Roma, Donzelli, 2001
- LAMBERT, Andrew, *Battleships in Transition, the Creation of the Steam Battlefleet 1815-1860*, London, Conway Maritime Press, 1984
- MASSAFRA, Angelo (cur.), *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società, istituzioni*, Bari, Dedalo, 1988
- RADOGNA, Lamberto, *Storia della Marina mercantile del Regno delle Due Sicilie*, Milano, Mursia, 1982
- SANTONI, Alberto, *Storia e politica navale in età moderna*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2005
- SMITH, Crosbie, *Coal, Steam and Ships. Engineering, Enterprise and Empire on the Nineteenth-Century Seas*, Cambridge, Cambridge University, 2018
- SONDHAUS, Lawrence, *Naval Warfare, 1815-1914*, New York, Routledge, 2000
- VERONESI, Mario, «Dalla vela al vapore: l'evoluzione navale tecnica e strumentale, dal medioevo all'Ottocento», *Rivista Marittima*, 6, 2008, pp. 55-70

Dal Mediterraneo alla Manica

Questo volume, frutto della collaborazione tra la Società italiana di Storia militare e il Laboratorio di Storia marittima e navale dell'Università di Genova, offre spunti di riflessione e di approfondimento su alcuni dei molteplici temi che hanno caratterizzato la storia navale europea tra Cinquecento e medio Ottocento. Il focus è sul Mediterraneo, con ampio spazio dedicato alle realtà italiane preunitarie. Il contributo di Simone Lombardo si concentra su una fase particolarmente significativa, ma non altrettanto conosciuta, delle guerre veneto-turche e della lunga guerra tra la Monarchia ispano-italiana degli Asburgo e l'Impero ottomano: la fase compresa tra 1537 e 1540, che ha nella battaglia della Prevéša (1538) l'episodio più celebre. Guido Candiani ci offre uno studio organico sulle galeazze veneziane, in una prospettiva di lungo periodo che dalla guerra di Cipro (1570-1573) si dipana fino alla guerra di Candia (1645-1669). I contributi di Filippo Astori, Giorgio Toso e Aldo Antonicelli affrontano, sotto diversi aspetti, un elemento caratteristico e cruciale del mondo marittimo d'età moderna, la guerra di corsa, tanto nella dimensione barbaresca (trattata, da Astori, dal punto visuale della difesa litoranea, attraverso un caso studio ligure) quanto in quella europea (analizzata da Toso e Antonicelli, nella duplice prospettiva della corsa e delle contro-corsa, in due diversi casi: il primo genovese, settecentesco, e il secondo sabauda, ottocentesco). Infine lo studio di Michele Lacriola che ha per oggetto, attraverso l'analisi del caso duosiciliano, la fase finale della storia navale dell'età moderna, quella della grande trasformazione tecnologica determinata dalla Rivoluzione industriale, a partire dall'introduzione della propulsione a vapore. All'interno di questo ampio ventaglio di contributi che percorrono, nel tempo e nello spazio, il Mediterraneo, non manca una duplice proiezione al di fuori delle colonne d'Ercole, tanto nella prospettiva delle correlazioni tra mondo mediterraneo ed Europa settentrionale – è il caso dell'avventura navale nelle Fiandre dei genovesi Federico e Ambrogio Spinola, oggetto del contributo di Emiliano Beri – quanto in quella, più squisitamente nordeuropea, del grande scontro navale anglo-olandese del XVII secolo – è il caso della riflessione sulla formalizzazione della linea di file nella marina inglese proposta da Marco Mostarda.

Emiliano Beri è professore associato di Storia moderna presso l'Università di Genova dove insegna Storia militare. È membro del Laboratorio di Storia marittima e navale dello stesso ateneo. Si occupa prevalentemente di storia navale e militare del Mediterraneo tra XVI e XIX sec

In copertina: polena della fregata britannica H. M. S. *Unicorn* da 46 cannoni, varata nel 1824, ormeggiata al Victoria Dock di Dundee (Scozia). Foto Ottanesia, 2007, CC SA 3.0.