

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

N. 4
2023

Fascicolo 15. Giugno 2023
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGLIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare

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

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

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

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

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

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



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

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-712-1

«Una nazione assai ardita et azzardosa»

Le forze navali inglesi nel bacino alto tirrenico al tempo della guerra di Successione austriaca

di SAMUELE VIRGA

ABSTRACT – The purpose of this study is to investigate the actions of the *Royal Navy* and of the english corsairs in the Tyrrhenian Sea at the time of the War of the Austrian Succession, thus highlighting the unique aspects of the european corsair war in the Mediterranean. Therefore, the war dimension has been embedded in a wider framework in which war, commerce, diplomacy and health care issues were deeply linked. The corsair war thus emerges as a manifestation of the power relations between the states taken into account: the english monarchy and the Republic of Genoa.

KEYWORDS – REPUBLIC OF GENOA, ENGLISH CORSAIRS, TYRRHENIAN SEA, NAVAL HISTORY, AUSTRIAN SUCCESSION, EARLY MODERN AGE

Introduzione

Dalla pirateria alla corsa, finanche al «corso» mediterraneo, la storiografia ha costruito delle categorie utili ma decisamente incasellate, a fronte di una realtà che spesso, agli occhi di chi la studia, si rivela più complessa e permeabile. Mentre la pirateria si configura come un'attività criminale ai danni di tutti – con la conseguente condanna pubblica della figura del pirata¹ – la guerra corsara assume caratteri diversi. Tale forma di violenza controllata,

1 Il tema della pirateria vanta un'ampia bibliografia, anche se una completa scissione della figura del pirata da quella del corsaro non è sempre possibile. In tal senso si veda: PANETTA, Rinaldo, *Pirati e corsari turchi e barbareschi nel Mare Nostrum*, Milano, Mursia, 1981; ID., *Il tramonto della Mezzaluna. Pirati e corsari turchi e barbareschi nel Mare Nostrum*, Milano, Mursia, 1984. Per una storia della pirateria cfr.: CORDINGLY, David, *Storia della Pirateria*, Milano, Mondadori, 2003; LEHR, Peter, *Pirates. A new history, from vikings to somali raiders*, Londra, Yale University Press, 2019.

le cui radici giuridiche affondano nei secoli XII e XIII,² vedeva il corsaro vincolato a operare per uno stato attraverso una patente, una «lettera di corsa»,³ che stabiliva i termini cronologici e le limitazioni che il corsaro doveva osservare.⁴ Le condizioni imposte dalle autorità al corsaro erano diverse, quali l'ingiunzione di non disturbare i traffici delle nazioni alleate e neutrali, nonché di corrispondere una quota dei proventi dell'attività corsara allo stato, senza contare le verifiche eseguite dalle autorità prima del rilascio della patente al corsaro e le penali da applicare in caso di infrazione. Alla guerra corsara gli storici, nell'ambiente mediterraneo, hanno affiancato una diversa categoria: quella del «corso», derivata dall'espressione «andare in corso».⁵ Con questo termine si è identificata quella guerra corsara praticata tra cristiani e musulmani in età moderna – e specialmente dopo la battaglia di Lepanto – tipica del Mediterraneo eppure capace di oltrepassarne i confini geografici.⁶ Tale categoria è stata infatti definita da Michel Fontenay, insieme ad Alberto Tenenti, come una forma di violenza sul mare: «[...] *spécifiquement méditerranéenne, aux confins de la course et de la piraterie mais admise par les mœurs, et qui fut, sous prétexte de guerre sainte, l'activité favorite de certains "États-corsaires" tels que Malt ou le Régences barbaresques, durant les deux premiers siècles des temps modernes*».⁷ Nondimeno, questa terminologia non è stata universalmente adottata dalla storiografia, e alcuni studiosi hanno preferito non ricorrere alla distinzione tra corsa e «corso», pur riconoscendone la dignità, mentre sotto il punto di vista dello scontro interreligioso la dimensione del fenomeno è stata generalmente ridimensionata.⁸ Una simile questione, tutta-

2 LO BASSO, Luca, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon Edizioni, 2002, p. 107.

3 Le patenti corsare rilasciate dalle autorità genovesi sono indicate nella documentazione come patenti «*da capitano in guerra*».

4 BONO, Salvatore, *Guerra corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, il Mulino, 2019, p. 12.

5 *Ivi*, cit., pp. 16-17.

6 *Ivi*, cit., pp. 58, 136. Si vedano per esempio i corsari della marocchina Salé, i quali operavano tanto nel Mediterraneo quanto nell'Atlantico, dalle coste dell'Africa a quelle dell'America meridionale. Nel 1627, invece, una spedizione barbaresca si portò da Algeri fino in Islanda. Cfr. anche LENCI, Marco, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci editore, 2006.

7 FONTENAY, Michel, «La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques», *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 43, No. 6, 1988b, cit., p. 1323.

8 BONO, 2019, cit., pp. 17, 25-29.

via, non tocca direttamente il nostro oggetto di analisi, quello della guerra corsara tra europei. Potremo però osservare una costante presenza dei corsari barbareschi, intrinsecamente legati ai conflitti europei e irriducibilmente presenti nelle acque del Mediterraneo settecentesco: faremo quindi riferimento alla corsa e ai corsari, indistintamente dalla loro provenienza nazionale e religiosa.

La guerra corsara tra europei, nello scenario mediterraneo, è stata assai meno indagata rispetto al suaccennato «corso».⁹ In questa prospettiva i numerosi conflitti del secolo XVIII – che non hanno mancato di coinvolgere il Mediterraneo – rappresentano un perfetto osservatorio per studiarne le caratteristiche. Strumento d'integrazione della propria potenza navale, elemento di disturbo dei traffici nemici e opportunità di lucro per gli operatori commerciali¹⁰ – nonché per gli stati e per i corsari stessi – la guerra corsara fu uno strumento adottato tanto dalle grandi monarchie quanto dai più piccoli stati italiani, e gli stessi ordini cavallereschi votati alla guerra al Turco – i cavalieri di San Giovanni come quelli di Santo Stefano – predarono in più di un'occasione bastimenti cristiani europei.¹¹

La molteplicità di attori coinvolti rende quindi necessaria una selezione, pena un'eccessiva dispersività. Protagonisti indiscussi di una sistematica guerra di corsa nel Mediterraneo, negli anni della guerra per la successione al trono d'Austria, furono gli inglesi. Decisi a ostacolare i traffici delle monarchie borboniche e i rifornimenti dei loro eserciti, i corsari di Giorgio II incrociarono incessantemente nelle acque alto tirreniche visitando¹² il naviglio francese e spagnolo, ma anche

9 *Ivi*, cit., p. 160.

10 LO BASSO, Luca, *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011, p. 120.

11 BONO, 2019, cit., pp. 160-162. Sulla marina dei cavalieri di Santo Stefano cfr. ANGIOLINI, Franco, *I cavalieri e il principe. L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, Firenze, EDIFIR, 1996. Sui cavalieri di San Giovanni devono essere ricordati gli studi di: FONTENAY, Michel, «Corsaires de la foi ou rentiers du sol? Les chevaliers de Malte dans le "corso" méditerranéen au XVIIe siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 35, No. 3, 1988a, pp. 361-384; ID., 1988b; BROGINI, Anne, «Guerre de course et chevalerie. L'ordre de Saint-Jean de Jérusalem en Méditerranée (XV^e-XVIII^e siècles)», in DERUELLE, Benjamin (dir.), *La construction du militaire*, vol. 2, Parigi, Éditions de la Sorbonne, 2017.

12 La pratica di «visitare» i bastimenti fa riferimento al «diritto di visita» riconosciuto ai corsari. Questi, per esercitare tale diritto, dovevano far intendere la loro volontà di ispezionare un bastimento con un colpo di cannone o con la voce. Così facendo un corsaro avrebbe potuto portarsi a bordo anche di una nave neutrale alla ricerca di merci appartenenti a uno stato avversario o ad esso destinate. LO BASSO, 2002, cit., pp. 110-111.

quello degli stati italiani, da quello genovese a quello battente bandiera gerosolimitana. La presenza nel Mediterraneo dei nordici in generale, e degli inglesi in particolare, non era una novità nel Settecento, e certamente corsari e pirati inglesi erano già penetrati in quelle acque negli anni a cavallo tra Cinquecento e Seicento.¹³ Basi fondamentali delle flotte e dei corsari inglesi nel secolo XVIII furono Gibilterra e il porto di Mahón, a Minorca, ma non dobbiamo trascurare il ruolo ricoperto da quegli scali controllati da potenze vicine all’Austria e alla Gran Bretagna.¹⁴ È certamente il caso di Livorno, porto di origine medicea tradizionalmente aperto agli inglesi – e non solo – dal 1591 e soprattutto dalla legge «livornina» del 1593 in avanti,¹⁵ ma è anche il caso di Villafranca di Nizza: scalo sabauda, non mancò di fornire il necessario appoggio alla corsa britannica nel periodo del conflitto, almeno fino all’aprile del 1744, quando cadde davanti all’avanzata delle truppe borboniche.¹⁶ Proprio in questo spazio marittimo esteso da Villafranca a Livorno e dalla Liguria alla Sardegna – passando per la Corsica – possiamo identificare una delle zone più intensamente interessate dalla guerra corsara. Parliamo infatti dello spazio alto tirrenico, di quel passaggio reso strategico dall’intersecar-

13 LO BASSO, 2011, cit., pp. 117 e ss.; CANOSA, Romano, *Storia del Mediterraneo nel Seicento*, Roma, Sapere 2000, 1997, p. 96. Per la penetrazione degli inglesi nel Mediterraneo si vedano anche: DE DIVITIIS, Gigliola Pagano, «Il Mediterraneo nel XVII secolo: l’espansione commerciale inglese e l’Italia», *Fondazione Istituto Gramsci*, anno 27, No.1, 1986, pp. 109-148; ID., *Mercanti inglesi nell’Italia del Seicento: navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990; GRENDI, Edoardo, «Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)», *Quaderni Storici*, XXXIX, 2004, pp. 241-278; Maria FUSARO, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England 1450-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015.

14 Prospettive circa il ruolo delle basi di Gibilterra e Mahón nella strategia navale britannica sono rintracciabili in: BAUGH, Daniel, *The Global Seven Years War, 1754-1763*, Harlow, Pearson, 2011; HARDING, Richard, *The Emergence of Britain’s Global Naval Supremacy. The War of 1739-1748*, Woodbridge, The Boydell Press, 2010; Herbert William RICHMOND, *The Navy in the War of 1739-48* (III voll.), Cambridge, Cambridge University Press, 1920. Ringrazio Marco Mostarda per i suggerimenti bibliografici sul tema.

15 LO BASSO, 2011, cit., pp. 117 e ss.; 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. Per una recente analisi delle leggi livornine si veda FISCHER, Lucia Frattarelli, *Le leggi Livornine (1591-1593)*, Livorno, Debate, 2016.

16 LO BASSO, 2002, cit., p. 128; BONO, 2019, cit., p. 169. Per una storia di Nizza si rimanda a POTRON, Jean-Paul, (dir.), *Le port de Nice des origines à nos jours*, Nizza, Acadèmia Nissarda, 2004. Cfr. anche VIRGA, Samuele, *Villafranca e la guerra corsara britannica nel bacino alto tirrenico (XVIII secolo)*, tesi di laurea in Storia, Università degli Studi di Genova, A.A. 2018-19, relatore Paolo CALCAGNO.

si di rotte e traffici, già vitale per gli Asburgo nei primi secoli dell'età moderna¹⁷ e di cruciale importanza ancora nel secolo XVIII.¹⁸ Fare riferimento a questo spazio geografico ci porta inevitabilmente a confrontarci con la realtà genovese: la Repubblica di Genova si trovò infatti coinvolta nelle vicende belliche, dapprima come potenza neutrale, interessata alla conservazione del proprio Dominio e di una neutralità sempre meno credibile agli occhi dei belligeranti – e specialmente a quelli degli inglesi – interessati all'uso dei suoi porti.¹⁹ La costante attività dei corsari di ogni bandiera nelle acque del mar Ligure e nella giurisdizione della Repubblica mise a seria prova le capacità diplomatiche genovesi, e solo dopo il trattato di Worms del 13 settembre 1743 il patriato genovese iniziò a considerare la possibilità di entrare in guerra, ufficialmente dichiarata dalla Repubblica nel giugno del 1745.²⁰ Proprio in virtù questo complesso e mutevole quadro politico la guerra di Successione austriaca rappresenta uno scenario privilegiato, capace di porci davanti a un'ampia casistica relativa ad atti di guerra corsara compiuti in più contesti tra attori ora in pace, ora in guerra, in acque ora neutrali, ora avversarie o alleate.

Veniamo adesso ad analizzare il tipo di fonti utilizzate. In primo luogo, è stato possibile risalire a numerosi episodi di guerra corsara grazie alle missive inviate ai Serenissimi Collegi dai giurisdicenti del Dominio della Repubblica di Genova.

17 Cfr. PACINI, Arturo, «*Desde Rosas a Gaeta*». *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel XVI secolo*, Milano, Franco Angeli, 2013.

18 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. 112-114.

19 Sul tema della neutralità genovese si rimanda a: GARIBBO, Luciana, *La neutralità della Repubblica di Genova*, Milano, Giuffrè, 1972; BITOSSI, Carlo, «Per evitare la grande sciagura. Genova verso la guerra di Successione austriaca», *La storia dei genovesi. Atti del convegno internazionale di studi sui ceti dirigenti nelle istituzioni della Repubblica di Genova. Genova, 7-10 giugno 1988*, vol. IX, Genova, 1989, pp. 197-234; BITOSSI, Carlo, PAOLOCCI, Claudio (cur.), «Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta. Atti del Convegno di studi in occasione del 250° anniversario della rivolta Genovese, Genova, 3-5 dicembre 1996», *Quaderni franconiani: semestrale di bibliografia e cultura ligure*, 22, 1998.

20 PEDEMONTE, 2013, cit., pp. 112-114. In base al trattato di Worms la città di Finale, acquistata da Genova nel 1713, sarebbe passata al regno di Sardegna. L'entrata in guerra della Repubblica, sancita invece dal trattato di Aranjuez il primo maggio 1745, fu notificata ufficialmente all'Austria, alla Gran Bretagna e al regno di Sardegna solo alla fine del giugno dello stesso anno.

Una preda effettuata entro la giurisdizione della Repubblica, l'arrivo di un bastimento corsaro o le doglianze di un capitano britannico erano tutti motivi validi – tra gli altri – per scrivere missive e chiedere istruzioni da Genova: possiamo così venire a conoscenza di quanto accadeva nelle Riviere e delle problematiche sollevate dagli stessi giurisdicenti, ma anche delle considerazioni sulle stesse espresse dal governo centrale, attraverso le annotazioni poste sugli stessi documenti al momento della loro lettura. Altre preziose fonti sono quelle prodotte dai magistrati della Repubblica: tra questi fu il Magistrato di Sanità a riservare un certo interesse alla guerra di corsa, a causa di problematiche di natura sanitaria ad essa connesse che evidenzieremo in seguito.²¹ Non possiamo però dimenticare la documentazione prodotta da un altro magistrato, quello delle galee, preposto alla gestione della flotta pubblica non solo dal punto di vista materiale, ma anche per quanto concerne il suo comportamento in relazione alle navi inglesi che, nel periodo preso in esame, incrociavano nel mar Ligure. Al livello dell'amministrazione centrale è infine necessario menzionare le fonti prodotte dalla Giunta di Marina, competente in materia di traffici e di navigazione, spesso interpellata per fornire il suo parere in merito a specifiche questioni inerenti anche alla guerra di corsa.²² Un altro tipo di fonte alla quale è stato fatto ricorso è quella di natura consolare: la figura del console, nato come esponente della comunità mercantile e divenuto in piena età moderna un rappresentante dello stato, ricopriva anche il ruolo di informatore per conto del suo governo il quale, per contro, lo incaricava di ricercare e trasmettere informazioni su specifiche questioni.²³ Al console della propria nazione si poteva rivolgere un qualunque suddito che ritenesse di aver su-

21 Per uno studio sull'Ufficio di sanità genovese cfr. ASSERETO, Giovanni, «Per la comune salvezza dal morbo contagioso». *I controlli di sanità nella repubblica di Genova*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011.

22 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 Edizioni, 2011, pp. 44-45.

23 BERI, Emiliano, «I consoli genovesi del Tirreno, agenti d'informazione» (1640-1797), *RiMe - Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea*, 17/2, 2016, pp. 156-157. Sul ruolo dei consoli come informatori cfr. anche MARZAGALLI, Silvia (dir.), *Les Consuls en Méditerranée. Agents d'Information (XVIe-XXe siècle)*, Parigi, Garnier, 2015. Sull'importanza della fonte consolare per la guerra corsara si veda LO BASSO, Luca, «Consoli e corsari. La corrispondenza consolare come fonte per la guerra corsara nel Mediterraneo tra XVII e XVIII secolo», in AGLIETTI, Marcella, SÁNCHEZ, Manuel Herrero, RODRÍGUEZ, Francisco Zamora (cur.), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Aranjuez, Doce Calles, 2013, pp. 177-186.

bito un torto, come spesso accadde nel caso dei padroni di barca visitati e predati da un corsaro; compito del console sarebbe stato il far valere le ragioni dei propri connazionali, rappresentandoli e ricoprendo il ruolo di mediatore tra di essi e le autorità degli altri paesi. Buona parte delle questioni diplomatiche scaturite dagli episodi corsari, quindi, passavano attraverso la figura del console, e di conseguenza hanno lasciato traccia nelle loro missive. Per questa ragione si è voluta osservare la corrispondenza di un console in particolare: Francesco Ardissonne, rappresentante della Repubblica a Nizza. Attraverso di lui possiamo trovare un elemento di giunzione tra i padroni dei bastimenti genovesi, i capitani britannici, il Consolato del Mare di Nizza e la Repubblica di Genova. Va da sé che la fonte consolare nizzarda è utile alla nostra indagine per quell'arco di tempo in cui Nizza e Villafranca costituirono una base per la flotta inglese, e quindi fino al 1744, anno in cui, come abbiamo già detto, passarono in mano ai gallispani. Francesco Ardissonne non è tuttavia l'unico console la cui documentazione è stata consultata per la presente indagine, e anzi non verrà taciuto il ruolo dei consoli della nazione britannica presenti nel territorio della Repubblica.

Quanto è stato detto in questa breve introduzione può già risultare utile per delineare le principali problematiche legate all'attività dei corsari nel contesto da noi identificato, e di conseguenza per formulare quelle domande che orienteranno la nostra analisi. Come, e con quali scopi, venne messa in pratica un'attività corsara su vasta scala nelle acque alto tirreniche da parte della flotta britannica? Quale fu il reciproco comportamento tra la Gran Bretagna e la Repubblica di Genova? Come tentò quest'ultima di preservare la sua neutralità, il suo Dominio, la sua giurisdizione e la salute dei suoi sudditi davanti al sopraggiungere delle navi da guerra inglesi?



Fig. 1 Claude Arnulphi (1697-1786), Ritratto (1743) di Thomas Mathews (1676-1751), Vice-Admiral of the Red and Commander-in-Chief of the English Mediterranean fleet (1742-44). Sullo sfondo l'isola di Hyères con il *Neptune* e parte della squadra. National Maritime Museum. Wikimedia Commons.

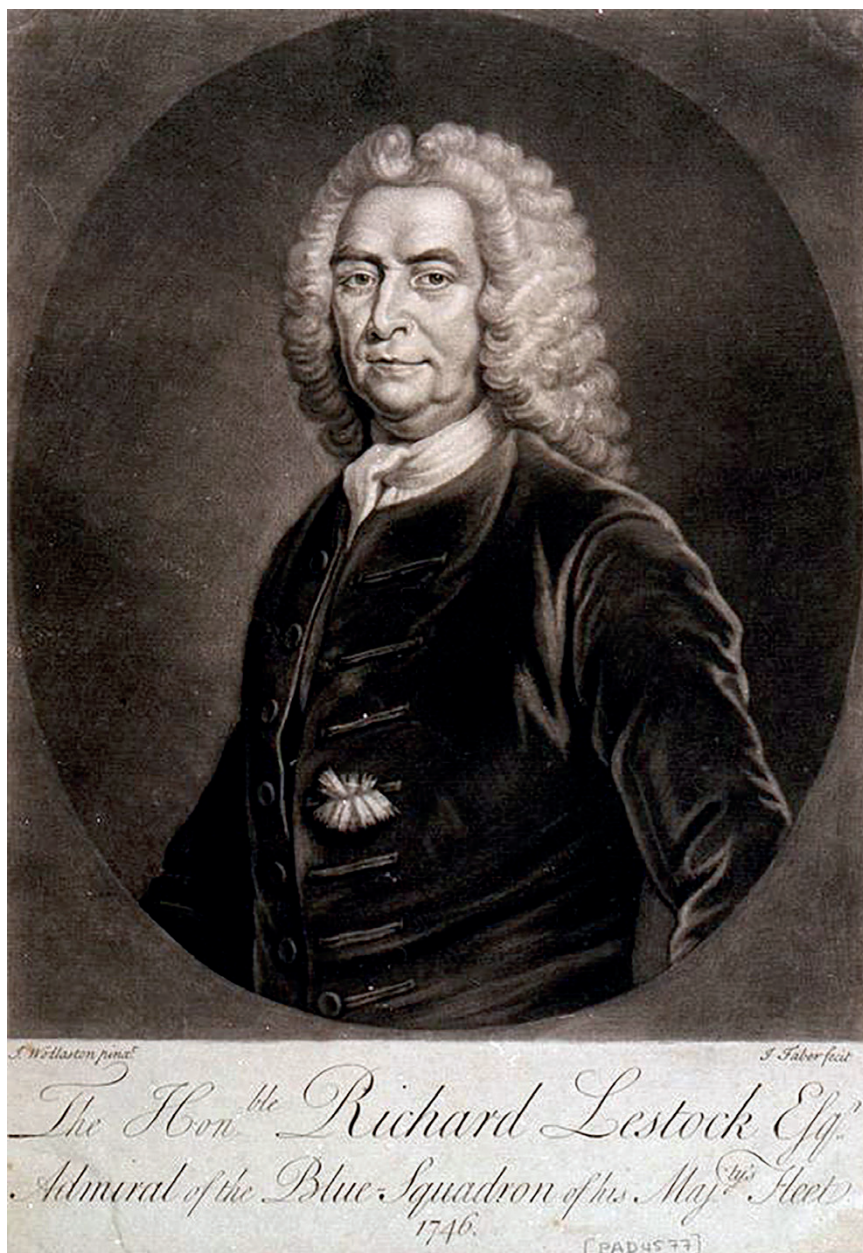


Fig. 2 Richard Lestock (1679-1746), Admiral of the Blue, second in command di Mathews sul flagship *Neptune* (90), Incisione di John Faber Jr (1684-1756) da John Wollaston the Elder (162-1749), The National Maritime Museum. Wikimedia Commons.

Un sussurro di mal contagioso nella Barberia

Per poter parlare di corsari inglesi bisogna prima volgere lo sguardo verso un'altra sponda del Mediterraneo: quella africana. Uno dei più seri pericoli che la guerra corsara portava con sé, infatti, aveva in realtà origine tra le sabbie del deserto, portato sui dorsi dei cammelli e tra le sete del Levante; il mare rappresenta soltanto l'ultima parte del percorso. È un'esposizione del Magistrato di Sanità di Genova dell'11 maggio 1742 a informarci dell'arrivo della peste in un villaggio vicino a Fez, in Marocco, attraverso una carovana di cammelli provenienti dall'Oriente; da lì la malattia si sarebbe diffusa nella regione di Tétouan.²⁴ La presenza endemica in Maghreb di malattie che nelle fonti compaiono sotto il nome di «peste» – pur presentando i più disparati sintomi, come vedremo – rappresenta certamente un elemento di lungo periodo nel quadro mediterraneo. Non per niente le autorità preposte alla tutela della salute pubblica in età moderna posero più volte l'accento sulla necessità di prestare la dovuta attenzione ai sempre sospetti bastimenti provenienti dall'Africa e dal Levante,²⁵ tant'è vero che una relazione del Magistrato di Sanità dello stesso anno si riferisce all'Africa attribuendole una «[...] naturale sua condizione d'interdetta in ogni tempo».²⁶ Il solo sospetto della presenza di un'epidemia nella regione di Tétouan fu sufficiente per allertare la rete degli informatori dei magistrati di sanità del Mediterraneo occidentale. Il «sussurro di mal contagioso» si diffuse seguendo le rotte marittime, e giunse dapprima alla vicina base inglese di Gibilterra. Da qui i britannici si mossero velocemente, e il 10 marzo inviarono una fregata da guerra armata di venti cannoni a Tétouan, per ordinare ai bastimenti inglesi là presenti di ritornare a Gibilterra entro un giorno; in caso contrario non sarebbero più stati ammessi in porto.²⁷ La stessa fregata tornò a Gibilterra due giorni dopo, riportando che «non vi era neppure il minimo sospetto di mal contagioso».²⁸ Stando al resoconto fornito, tra la popolazione si era diffusa una febbre per la quale non si era trovato un rimedio, ma «a tutti quanti siino morti non vi si è potuto scoprire un minimo segno, per poterlo sospettare

24 Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASG), *Archivio Segreto* (d'ora in poi AS), *Marittimarum*, 1706, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato di Sanità*, 11 maggio 1742.

25 ASSERETO, 2011, cit., pp. 37-38.

26 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Relazione del Prestantissimo Magistrato di Sanità*, 21 giugno 1742.

27 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Gibilterra, da Bartolomeo Farina*, 15 maggio 1742.

28 *Ibidem*.

mal contagioso». ²⁹ Nondimeno, il timore di una possibile ondata epidemica fu sufficiente per portare l'Ufficio di Sanità di Marsiglia a prendere provvedimenti nei confronti di tutti i bastimenti in arrivo non solo da Gibilterra – a causa della sua vicinanza al Marocco e alla sua costante necessità di rifornimenti provenienti dall'esterno – ma anche da Mahón «in riguardo alla comunicazione non interrotta, che sa essere fra dette due piazze». ³⁰ Tali imbarcazioni sarebbero state sottoposte a una quarantena di una durata compresa tra i 18 e i 20 giorni, ma c'è di più: la *Santé* marsigliese stabilì una quarantena, dalla durata inferiore, per tutti i bastimenti «che saranno stati visitati nel loro viaggio dalle navi inglesi». ³¹ Con questo provvedimento l'ufficio francese ci mostra il chiaro legame tra due fenomeni solo all'apparenza distanti: la guerra corsara e lo scoppio di un'epidemia. Tali pericoli erano già noti agli uomini del secolo XVIII, e le prassi stabilite dagli stati in merito erano consolidate da lungo tempo, tanto da portare Giovanni Assereto a parlare di un «Settecento senza novità». ³² La quarantena dei bastimenti visitati dai corsari, o che con essi avessero commerciato, era quindi una pratica normale, così come venivano posti in quarantena eventuali legni corsari che avessero predata una o più imbarcazioni sospette dal punto di vista sanitario. ³³

Fu da Marsiglia che il Magistrato di Sanità genovese apprese la notizia dell'epidemia in Maghreb, mentre il 2 maggio il console della città provenzale avvisò la Repubblica che «la flotta inglese divisa in più squadre, crocciando in quelle acque vada indistintamente visitando tanto li bastimenti procedenti da luoghi liberi, quanto quelli provenienti da luoghi sospetti, de quali ne ha visitati due francesi con patente brutta». ³⁴ Anche Firenze venne similmente messa in guardia dal ma-

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato di Sanità*, 11 maggio 1742.

³¹ *Ibidem*.

³² ASSERETO, 2011, cit., pp. 59 e ss.

³³ *Ivi*, p. 106.

³⁴ ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato di Sanità*, 11 maggio 1742. La patente di sanità era un certificato rilasciato dalle autorità del luogo di partenza che i funzionari dell'ufficio di sanità del porto di arrivo avrebbero poi esaminato. La patente doveva certificare la provenienza non solo dell'imbarcazione, ma anche dell'equipaggio, dei passeggeri e delle merci; se non vi era il sospetto che queste provenissero da luoghi afflitti da pestilenza la patente era detta «netta», viceversa veniva dichiarata «brutta» e il bastimento poteva essere respinto. Una più approfondita analisi in ASSERETO, 2011, cit., pp. 24 e ss.

gistrato marsigliese, e qui le fonti ci mostrano una successione di provvedimenti diversi e contrastanti in un breve arco di tempo. Il console genovese a Livorno informò la Repubblica che, dapprima, venne deciso di sospendere nello scalo labronico la libera pratica alle navi visitate dai corsari, o comunque giunte da Gibilterra e da Mahón: quelle provenienti dal Maghreb erano sempre e in ogni caso sottoposte alla quarantena.³⁵ Si stabilì poi che i bastimenti inglesi sarebbero stati ammessi a libera pratica qualora i capitani degli stessi avessero rilasciato una dichiarazione scritta, di fatto giurando di non aver avuto contatti con bastimenti sospetti.³⁶ Da una lettera del Magistrato di Sanità fiorentino del 2 giugno sappiamo poi che, in tale data, si prese la decisione di sottoporre «a giorni quindici [di quarantena] tutte le mercanzie, che vi saranno portate, e che saranno state caricate ne porti di Gibilterra, e Maone, o a giorni dieci tutti i bastimenti, che avranno toccato i detti porti, o che saranno stati visitati dalle navi inglesi, le quali parimenti doveranno soffrire simil contumacia, sempre che abbiano gli equipaggi sani, perché in caso diverso converrebbe usare differente contegno».³⁷ L'interesse mostrato dalla Repubblica genovese nei confronti dei provvedimenti in materia sanitaria adottati negli altri scali del Mediterraneo era motivato da ragioni politiche ed economiche. Il principale obiettivo era, per Genova, il raggiungimento di un'uniformità, il «rendersi uniformi in massima tutti li compartecipi porti con diffendersi con una medesima legge nelle cose di salute».³⁸ Ciò avrebbe permesso alla Repubblica di conservare la sua neutralità, non mostrando preferenze verso l'una o l'altra potenza. Gli incidenti, tuttavia, non mancarono: come fece notare il Magistrato degli Inquisitori di Stato già il 28 maggio,³⁹ la comunità francese a

35 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Copie di lettere di Firenze e Livorno comunicate dal Prestantissimo Magistrato di Sanità all'Eccellentissima Giunta di Marina*, 23 maggio 1742.

36 *Ibidem*.

37 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Copie di lettere del Magistrato di Sanità di Firenze in data de 2 e 5 giugno corrente scritte a questo Prestantissimo Magistrato*, 8 giugno 1742.

38 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato di Sanità*, 16 giugno 1742.

39 Per un approfondimento sugli Inquisitori di Stato genovesi si rimanda a: CANOSA, Romano, *Alle origini delle polizie politiche: gli inquisitori di Stato a Venezia e a Genova*, Milano, SugarCo, 1989; PIZZORNO, Diego, «La cura del «servigio pubblico». Gli Inquisitori di Stato a Genova: il percorso ordinario di una magistratura straordinaria», in PELLERITI, Enza (cur.), *Per una ricognizione degli 'stati d'eccezione'. Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Rubettino, 2015, pp. 177-188.

Genova aveva manifestato il proprio malumore riguardo all'ammissione in porto di due navi da guerra inglesi, senza che queste fossero state sottoposte ad alcuna forma di quarantena. Altri legni francesi, allo stesso tempo, furono tenuti in contumacia per una dozzina di giorni perché visitati in mare dai corsari britannici: tale comportamento contraddittorio rischiava di danneggiare la neutralità della Repubblica, e nelle parole degli Inquisitori «resta a temersi che qualche disafezionato ne scriva di conformità in Francia».⁴⁰ Anche un comportamento troppo severo nei confronti dei bastimenti di Sua Altezza Britannica, tuttavia, avrebbe potuto suscitare un'analogha reazione da parte inglese. È proprio quanto accadde a Genova, in seguito al rifiuto di concedere la libera pratica a un bastimento battente bandiera inglese: appreso il fatto, l'ammiraglio della *Royal Navy* Thomas Mathews⁴¹ si rivolse al console Francesco Ardissonne senza mezzi termini; la Repubblica avrebbe dovuto concedere la libera pratica alla nave inglese, altrimenti «farà in sorte che non entri alcuna nave inglese nel suo porto, e che questo distrugerebbe il suo negozio».⁴² Ecco così che l'insieme dei fenomeni sanitari e bellici pose Genova davanti a problemi tanto politici quanto economici, come fece notare lo stesso Magistrato di Sanità quando auspicò l'adozione di «meno irritabili misure» rispetto a quelle prese a Livorno; qui le navi da guerra inglesi provenienti da Villafranca erano sottoposte alla quarantena, pur essendo già state ammesse a libera pratica nello scalo sabauda.⁴³ Mettere al bando i porti di Nizza e di Villafranca, infatti, avrebbe significato fare altrettanto con tutti gli scali impegnati nel commercio con il regno di Sardegna: un rischio troppo grande per il movimento portuale genovese. Se tuttavia si fosse deciso di concedere la libera pratica a tutti i bastimenti già ammessi a Villafranca, si sarebbe corso il rischio di permettere l'accesso al porto a tutta la squadra inglese che utilizzava regolarmente lo scalo sabauda. Una valida testimonianza in tal senso ci è fornita dalla deposizione di un ufficiale inglese della nave da guerra HMS Rupert del capitano

40 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Esposizione dell'Illustre Magistrato d'Inquisitori di Stato*, 28 maggio 1742.

41 Dapprima ritiratosi nel 1736, Thomas Mathews tornò in servizio nel 1742 nel Mediterraneo, con il grado di *Vice Admiral of the Red*. HARDING, 2010, pp. 131 ss.

42 ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 8 giugno 1742.

43 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Esposizione del Prestantissimo Magistrato di Sanità*, 16 giugno 1742.

John Ambrose,⁴⁴ ricavata dal tribunale di sanità: in essa l'ufficiale dichiarò che «in Villafranca abbiamo havuto continuamente libero commercio perché andavamo, e venivammo colle nostre lancie tutto il giorno a provederci di rinfreschi, e prender, e portar pieghi».⁴⁵

Alla fine, il Magistrato di Sanità genovese decise quindi di assumere in merito le stesse precauzioni adottate «nella passata contingenza dell'Affrica». In base a quest'ultime i bastimenti carichi di merci provenienti dalla Barberia avrebbero dovuto effettuare un primo periodo di «sciorino»,⁴⁶ lungo cinque giorni, per poi sottoporre il carico a una quarantena di trentacinque giorni nel Lazzaretto; il bastimento sarebbe stato anch'esso isolato, ma per un periodo di trenta giorni. Le imbarcazioni sprovviste di carico avrebbero invece dovuto passare un periodo in quarantena più breve, di soli ventiquattro giorni. Anche in questo caso, tuttavia, si decise di prendere provvedimenti contro Gibilterra e l'isola di Minorca, sempre adducendo a motivazione gli intensi traffici tra queste due piazze e l'Africa. Per le navi cariche di merci e provenienti da Gibilterra o da Mahón venne previsto un periodo di contumacia: quindici giorni per le merci e dodici per il bastimento.⁴⁷ Vale la pena notare come, ancora una volta, lo stesso regolamento sarebbe stato applicato tanto ai bastimenti corsari quanto a quelli visitati, ma anche a quelli che con i corsari avessero praticato dei commerci in mare. L'insieme di queste misure preventive, in sé simili a quelle adottate negli scali di Marsiglia, Nizza e Livorno, avrebbe permesso secondo i Conservatori della Sanità di trovare «un eguale contegno», avvicinandosi a quell'uniformità dei provvedimenti tanto ricercata. Nondimeno, ricordando l'espressione coniata da Giovanni Assereto – il «Settecento senza novità» – la procedura adottata in questi casi era comunque

44 La HMS Rupert era una nave da guerra di terzo rango armata con 66 cannoni, poi 60, varata il 26 gennaio del 1666 ad Harwich e ricostruita più volte, l'ultima nel 1740. COLLEDGE, James Joseph, WARLOW, Ben, *Ships of the Royal Navy. The complete record of all fighting ships of the Royal Navy from the 15th century to the present*, Londra, Chatham Publishing, 2006, p. 302.

45 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Deposizioni degli ufficiali di navi da guerra inglesi ricavate dal Tribunale di Sanità*, 16 maggio 1742.

46 La pratica dello «sciorino» consisteva nell'esposizione delle merci sul ponte della nave, in ogni caso all'aperto, al fine di esporle all'aria e ai raggi del sole, con lo scopo di sanificare il carico. Tale termine è utilizzato ancora oggi in ambito marittimo – cosa tutt'altro che sorprendente in questo settore – ma ha cambiato parzialmente significato: esso indica infatti il cavo utilizzato per stendere la biancheria a bordo, da cui il termine «sciorinare».

47 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Relazione del Prestantissimo Magistrato di Sanità*, 21 giugno 1742. Il periodo di quarantena era di soli dieci giorni per le navi sprovviste di merci.

fissa, e i principali mutamenti potevano verificarsi nella durata dei periodi di quarantena.⁴⁸ Non è pertanto raro osservare più autorità portuali utilizzare gli stessi strumenti per contrastare minacce conosciute da secoli: le principali divergenze, come abbiamo osservato, possono nascere principalmente da strumentalizzazioni strategiche, di natura economica e politica.

È ora giunto il momento di osservare più da vicino quei corsari inglesi le cui azioni si inserirono nel contesto che abbiamo delineato, partendo con l'analisi delle dinamiche che si svilupparono tra i corsari britannici e un'ancora neutrale Repubblica genovese. Le prime informazioni che ricaviamo provengono dal podestà di Laigueglia, Carlo Andrea Rodino, il quale si rivolse ai Serenissimi Collegi per informarli di una vicenda occorsa all'arrivo di uno sciabecco di Sua Maestà Britannica. Giunto nelle acque di Laigueglia il 29 maggio del 1742, lo sciabecco tentò di sbarcare sulla spiaggia alcuni dei membri dell'equipaggio, imbarcatisi a tal fine su una lancia.⁴⁹ Il podestà del luogo, tuttavia, aveva già ricevuto da qualche giorno le istruzioni del Magistrato di Sanità, stando alle quali avrebbe dovuto dire ai bastimenti inglesi di portarsi nel porto di Genova, senza libera pratica, per sottoporsi all'ispezione del magistrato. Nondimeno non si mancò di sottolineare che, qualora gli inglesi avessero necessitato di rifornimenti, questi sarebbero stati loro forniti dietro il dovuto pagamento e con tutte le cautele del caso: anche questa una pratica usuale.⁵⁰ Portatosi allora sulla spiaggia insieme agli ufficiali di sanità del luogo, il podestà Andrea Rodino espose agli inglesi in procinto di sbarcare le sue istruzioni; indispettiti dal rifiuto della libera pratica, gli inglesi a bordo della lancia si diressero verso due galeotte maltesi ancorate vicino alla spiaggia e le visitarono. A questo punto gli altri bastimenti ivi presenti inalberarono la bandiera della Repubblica di Genova: gesto denso di significato, che ci permette di cogliere un elemento essenziale della guerra corsara, regolata da un insieme di norme stringenti. Un corsaro riceveva infatti istruzioni ben precise in base alle quali poteva predare un bastimento oppure no: tra queste egli era tenuto a rispettare tutte le imbarcazioni battenti la bandiera di un paese alleato o con il quale era in vigore una tregua.⁵¹ Possiamo ancora trarre un ulteriore dato dalla fonte, impli-

48 ASSERETO, 2011, cit., pp. 95 e ss.

49 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Laigueglia, dal Magnifico Podestà*, 29 maggio 1742.

50 ASSERETO, 2011, cit., p. 105.

51 Bono, 2019, cit., p. 71. La bandiera non era l'unico elemento distintivo che permetteva di stabilire l'appartenenza di un'imbarcazione. Altri fattori in questo senso dirimenti saranno

cito e significativo: stando alle istruzioni impartite dal Magistrato di Sanità anche le galeotte maltesi – a causa della visita subita – si sarebbero dovute sottoporre alla quarantena. Alla luce di questa considerazione il comportamento manifestato dall'equipaggio dello sciabecco assume una chiara finalità: qualora non fossero stati ammessi alla libera pratica nel Dominio della Serenissima, avrebbero potuto visitare tutti i bastimenti alla loro portata, costringendoli alla quarantena e danneggiando i commerci della Repubblica. Si chiarisce così un aspetto cruciale di quella guerra commerciale attuata mediante provvedimenti di natura sanitaria, e cioè la sua natura di arma a doppio taglio: tentare di tagliare fuori dai traffici commerciali i porti di una potenza avversaria poteva portare all'effetto opposto.⁵²

Sullo stesso piano degli intrecci tra sanità e guerra di corsa ci portano le vicende del capitano Felice Queirolo di Nicola. Salpato da Algeri il 15 maggio con una patente «brutta» e con un equipaggio di quattordici persone – compresi alcuni schiavi cristiani riscattati in Maghreb⁵³ – fu sospinto dal maltempo a Maiorca sei giorni dopo.⁵⁴ Da qui giunse dapprima a Palamós e poi a Tolone, il 2 giugno, ove sbarcò undici schiavi nel Lazzaretto e imbarcò quattro marinari. Partito nuovamente il 12 giugno e arrivato sei giorni dopo al Capo di Sant-Tropez, il bastimento fu visitato da una nave inglese, nonostante avesse dichiarato di essere in possesso di una patente brutta: fu rilasciato il giorno seguente, ma solo per essere nuovamente visitato il 20 giugno, nei pressi del fiume Varo, e condotto a Villafranca. Da queste notizie possiamo senz'altro cogliere l'ampiezza degli sforzi navali inglesi nel Mediterraneo occidentale, ma possiamo anche ricavarne una questione: come si comportava un corsaro imbattutosi in un basti-

esposti in seguito, così come alcune problematiche – note alla storiografia – legate all'uso delle bandiere. Per tornare al nostro caso, le navi vicine alla spiaggia, ponendosi sotto la protezione della Repubblica, non poterono essere visitate.

52 Si veda anche Pedemonte, cit., 2016.

53 Il tema della schiavitù e del conseguente riscatto degli schiavi – per il quale oggi disponiamo di una ricca bibliografia – è anch'esso strettamente legato alla pratica della guerra corsara, in questo caso a quel «corso» mediterraneo cui abbiamo fatto riferimento in apertura. Per un'introduzione al fenomeno si rimanda a: KAISER, Wolfgang, «Una missione impossibile? Riscatto e comunicazione nel Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVII)», *Quaderni Storici*, XLII, Fascicolo 1, 2007, pp. 19-41; ZAPPÀ, Andrea, *Mercanti di Uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2018.

54 ASG, AS, Marittimarum, 1706, Copia di lettera scritta dal Magistrato di Sanità di Nizza a quel di Genova, 25 giugno 1742.

mento privo di una patente «netta»? È evidente che, se alle imbarcazioni prese di mira dai corsari fosse bastato dichiarare di essere in possesso di una patente di sanità «brutta», tutti i padroni dei bastimenti avrebbero potuto asserire il falso pur di sottrarsi alla visita dei corsari; e tuttavia questi ultimi dovevano in qualche modo porre attenzione alle problematiche sanitarie. Sicuramente esistevano degli espedienti, come la pratica di mostrare i documenti al corsaro «in cima d'una canna», documenti che sarebbero stati poi «profumati», e quindi in un qualche modo purificati mediante l'esposizione al fumo.⁵⁵ È precisamente quanto accadde a seguito dell'incontro tra una galea della Repubblica di Genova e una nave da guerra inglese: a bordo della prima si trovava in qualità di passeggera la duchessa di Modena, e per tale ragione si desiderò scongiurare il rischio di una quarantena dovuta alla visita da parte di un legno inglese.⁵⁶ Similmente fece lo stesso padron Queirollo quando incontrò nelle acque di Vado uno sciabecco inglese, «stando ogn'uno al suo bordo, tenendo il patrone in sue mani le patenti, e il corsaro fermo sopra la sua lancia, furono da esso lette» senza che il corsaro le toccasse.⁵⁷

Non dobbiamo comunque dare per scontato che i corsari rispettassero certe misure, anzi: sempre il capitano Queirollo, giunto finalmente a Genova, informò il Magistrato di Sanità che lungo le coste della Francia aveva subito una visita da parte delle due lance di una nave da guerra inglese, e che la sua imbarcazione era stata perquisita nonostante avesse dichiarato di venire da Algeri.⁵⁸ La stessa fonte ci dice tuttavia qualcosa di più importante: al momento della perquisizione il capitano Queirollo fu fatto salire a bordo della nave da guerra, ove trovò altri undici padroni di diverse nazioni. Sia che si trovassero sulla nave da guerra per commerciare, sia che vi fossero stati portati in seguito a una perquisizione, l'immagine di questo gruppo multinazionale di padroni tutti imbarcati su una singola nave da guerra può farci intuire la fitta rete di contatti, commerciali e non, che la *Royal Navy* intrattenne nel quadro da noi osservato agendo come una potenza politica, militare ed economica con la quale non era possibile non avere a che fare.

55 Per la pratica della fumigazione cfr. ASSERETO, 2011, cit., pp. 109-110.

56 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706. Sfortunatamente il documento è privo di oggetto e di data, mentre nel testo vengono esplicitati soltanto il giorno e il mese dell'incontro tra i due legni: il 22 giugno.

57 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Copia di lettera scritta dal Magistrato della Sanità di Genova a quel di Nizza*, 30 giugno 1742.

58 *Ibidem*.



Fig. 3 Antiporta da Pietro Battista Borgo,
De dominio in mari Ligustico Libri II, Romae, 1641.

Sotto il tiro del cannone

La guerra corsara si inseriva in un contesto giuridico oggetto di accese discussioni, legate alla questione del limite delle acque territoriali. A tale dibattito, a partire dai primi del Seicento, avevano preso parte con prese di posizioni anche molto distanti autori di notevole spessore quali Ugo Grozio, Serafin de Freitas, William Welwod e John Selden. Gli stessi genovesi si trovarono alle prese con tale problema, specie nel momento in cui per parte di una fazione del ceto dirigente della Repubblica, quella dei “repubblichisti”, Genova provò a raggiungere una rinnovata indipendenza dalla Spagna anche attraverso un potenziamento della flotta, con la costituzione delle galee «di libertà». ⁵⁹ Il possesso della Serenissima su quel mar Ligure che, significativamente, era detto «di Genova», rivendicato anche sulla base dei successi navali genovesi tra XII e XIII secolo, ⁶⁰ venne messo in dubbio. Il giurista vicentino Giulio Pace (1550-1635), sottolineando il legame di dipendenza che univa Genova alla Spagna, evidenziò come il controllo sul mare potesse essere veramente garantito solo attraverso una reale capacità di intervento e di difesa dello stesso per mezzo di una flotta: anche in tal senso le galee «di libertà» avrebbero potuto rivestire un ruolo fondamentale. ⁶¹ Se già il genovese Raffaele Della Torre suggerì, in una lettera del 1637, di consolidare la sicurezza del mar Ligure e di garantire la protezione dei commerci al fine di poter avanzare una vera pretesa di dominio sul mare, ⁶² fu Pietro Battista Borghi a fornire alla Repubblica la principale arma nella «battaglia dei libri» sulla questione *mare liberum/mare clausum*. Con la pubblicazione nel 1641 del suo *De dominio Serenissimae Genuensis Reipublicae in mari Ligustico*, Borghi difese con decisione il dominio marittimo genovese, propugnando allo stesso tempo un riarmo della

⁵⁹ LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003, pp. 252 e ss. Sulle politiche repubblicaniste genovesi tra Cinquecento e Seicento si vedano: BITOSI, Carlo, «Antispagnolismo e filospagnolismo nella cultura politica genovese del Cinquecento e del primo Seicento», in CARETTE, Alice, GIRÓN-PASCUAL, Rafael M., ARÉVALO, Raúl González, TERREAUX-SCOTTO, Cécile (dir.), *Italie et Espagne entre Empire, cités et États. Contructions d'histoires communes (XV-XVI siècles)*, Roma, Viella, 2017; COSTANTINI, Claudio, «La ricerca di un'identità repubblicana nella Genova del primo Seicento», *Miscellanea Storica Ligure*, anno VII, No. 2., 1975.

⁶⁰ CALAFAT, Guillaume, *Une mer jalouée. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVIIe siècle)*, Clamecy, Éditions du Seuil, 2019, pp. 154-155.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² *Ivi*, pp. 158-159.

flotta.⁶³ L'esperimento repubblicanista, tuttavia, non conobbe il successo sperato, e dopo il 1684 le galee «di libertà» non vennero più riarmate.⁶⁴

La difesa dei traffici marittimi venne quindi demandata alle sole galee dello stuolo pubblico, istituito nel 1559 insieme al Magistrato delle Galee non solo con lo scopo di dare la caccia ai corsari, ma anche con l'intento di riarmare una Genova troppo dipendente dalla Spagna.⁶⁵ Se nel secolo XVIII lo stuolo pubblicò poté annoverare un massimo di cinque galee fino al 1748 – dopo ridotte a sole quattro – risulta evidente che le forze dispiegate erano troppo esigue per un'efficace difesa attiva delle Riviere.⁶⁶

Al di là delle difficoltà nei controlli delle acque territoriali, ci sono altri elementi in grado di farci comprendere i rapporti di forza tra le varie flotte: è il caso del saluto navale effettuato mediante i colpi di cannone, ritenuto proprio dagli inglesi un elemento cruciale ai fini dell'espressione della sovranità sul mare.⁶⁷ La questione del saluto navale, di fondamentale importanza per ogni marina, non venne certamente tralasciata dalla stessa Repubblica genovese: il 27 agosto 1742 il Magistrato delle Galee chiese istruzioni alla Giunta di Marina circa il comportamento che avrebbero dovuto adottare la Padrona e la Santa Maria – in procinto di partire alla volta della Corsica – qualora avessero incontrato delle navi da guerra inglesi lungo la rotta. Il comandante delle due galee, Paolo Spinola, venne così istruito «di far ogni diligenza per schivare nel viaggio le navi da guerra inglesi», sottolineando però che «quando ciò non ostante le incontrasse abbia

63 *Ivi*, pp. 160-162.

64 LO BASSO, 2003, cit., pag. 253.

65 BORGHESI, Vilma, «Il Magistrato delle Galee (1559-1607)», in AA.VV., *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, vol. II, Milano, Tipografia Editoriale Idos, 1973, pp. 191-192.

66 CALCAGNO, Paolo, «Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo», *Studi storici*, IV, 2014, p. 963. L'esigua forza navale pubblica genovese, tuttavia, non deve indurci a ritenere che la difesa dei traffici marittimi sia stata trascurata dalla Repubblica, la quale si inseriva in sistema di protezione dei bastimenti di tipo passivo, basato sulle torri e sulle difese costiere e sinergico a un tipo di navigazione di cabotaggio, tipica del Mediterraneo. A tal proposito cfr. 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. 280-304. ID., «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca XVII-XVIII sec.», *Progressus. Rivista di storia, scrittura e società*, n. 1, 2020, pp.121-144.

67 CALAFAT, 2019, cit., p. 156.

a salutarle».⁶⁸ Le stesse istruzioni vennero date l'anno seguente alla galea San Giorgio, in attesa delle giuste condizioni meteorologiche per salpare da La Spezia verso la Corsica: «essendo per quei mari le solite navi inglesi», la Giunta di Marina stabilì che il capitano Oderico avrebbe dovuto evitare quanto più possibile i bastimenti inglesi. In caso di incontro, invece, la galea avrebbe dovuto eseguire il saluto navale per prima nei confronti delle navi inglesi «ancorché siano zenzioglie [dallo spagnolo *sencilla*, cioè semplici] ed in numero di una sola, siccome di prestarle ubbidienza, quando dalle medesime navi fosse chiamata, o interpellata suddetta galea nel viaggio».⁶⁹ La disparità tra le due marine in termini di prestigio e potenza è poi sottolineata da altre fonti, attraverso le quali possiamo osservare quanto veramente accadeva per mare nel momento in cui le galee della Repubblica incontravano in mare le navi di Sua Maestà.

È il capitano della galea Santa Maria, Giovanni Battista Curlo, a metterci al corrente con una sua relazione degli incontri avuti con la marina britannica nelle acque del mar Ligure. Partita dal porto di Genova il 30 giugno del 1743, la Santa Maria si portò nelle acque tra Sestri e Voltri, a due miglia di distanza da terra.⁷⁰ qui il capitano Giovanni Battista Curlo avvistò un'imbarcazione battente bandiera inglese, ma decise di non effettuare il saluto navale a causa dell'eccessiva distanza, un tiro e mezzo di cannone. Una scelta, questa, che non piacque ai britannici: subito un ufficiale venne imbarcato su di una lancia e inviato al bordo della Santa Maria, al fine di chiedere al capitano Curlo il perché avesse mancato di salutare una nave da guerra di Sua Maestà, aggiungendo anche che «intendeva il capitano della medema di essere salutato». Apprendendo il desiderio del capitano britannico, Giovanni Battista Curlo decise allora di far eseguire il saluto navale con quattro colpi di cannone, ai quali gli inglesi risposero con tre colpi. Salpata il giorno successivo da Savona, la Santa Maria fu nuovamente avvicinata dalla stessa nave: eseguito il saluto con quattro tiri a salve, corrisposto dai britannici con tre tiri, la Santa Maria riprese la sua navigazione verso Genova, e fu a quel punto che gli in-

68 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Esposizione del Prestantissimo Deputato delle Galee*, 27 agosto 1742.

69 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Esposizione del Prestantissimo Deputato de Provisori delle Galee*, 13 febbraio 1743.

70 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Relazione del Magnifico Capitano Curlo resa al Prestantissimo Magistrato de Provisori delle Galee sull'occorso nell'incontro avuto con la nave da guerra inglese*, 1 luglio 1743.

glesì spararono un altro colpo «con palla»,⁷¹ richiamando all'ubbidienza la galea genovese. Ancora una volta un ufficiale si portò al bordo della galea, questa volta manifestando «le doglianze del suo capitano», il quale «si lamentava della mia persona [di Giovanni Battista Curlo] a caosa di averlo ieri schivato di salutarlo». Il capitano genovese spiegò nuovamente le motivazioni che lo avevano portato a non salutare la nave di Sua Maestà il giorno precedente, e dopo poco tempo la Santa Maria poté riprendere il proprio viaggio. Un simile episodio ci permette di comprendere non solo l'importanza del saluto navale in età moderna, ma anche i rapporti di potenza tra l'esigua flotta della Repubblica e la *Royal Navy*, la cui bandiera poteva godere di un indiscusso prestigio nelle acque del Mediterraneo. Non è un caso che uno sciabecco corsaro barbaresco incrociasse nelle acque tra Bordighera e Porto Maurizio inalberando proprio la bandiera inglese: ce ne dà notizia il capitano di Porto Maurizio, Pietro Maria Porro, che il 18 ottobre del 1742 scrisse ai Serenissimi Collegi per informarli che lo sciabecco «con bandiera inglese chiama a suo bordo tutti li bastimenti [che] passano per loro viaggio, e dicesi, che verso S. Remo in tal maniera ne habbia preso uno».⁷²

La pratica di inalberare all'occorrenza bandiere diverse rispetto a quella del proprio stato è ben nota alla storiografia, e nel contesto della guerra corsara la pratica di issare una «bandiera ombra» può certamente costituire uno stratagemma volto a ingannare la preda o, viceversa, a sfuggire al predatore.⁷³ Eppure, l'uso di queste bandiere – dette anche «di comodo» – non è limitato ai singoli corsari: potevano ricorrervi tutti, anche i padroni delle imbarcazioni private interessati a evadere il pagamento dei dazi marittimi.⁷⁴ Ecco quindi che, di volta in volta, simili fonti ci forniscono preziose informazioni rispetto alle bandiere che godevano di un maggior rispetto e di più privilegi, anche e soprattutto di natura fiscale. Nel caso dei padroni genovesi il ricorso alle bandiere ombra è tutt'altro che sporadico, e anzi tale da causare incidenti di natura diplomatica, al punto che la Francia

71 Il saluto navale era invece normalmente eseguito con dei colpi a salve, detti «senza palla».

72 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Porto Maurizio, dal Magnifico Capitano*, 18 ottobre 1742.

73 Sull'impiego delle bandiere ombra nel Mediterraneo cfr.: GIACCHERO, Giulio, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova, Sagep, 1973; ROLLANDI, Maria Stella, «Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio inglese», *Società e storia*, XXIII, 2010, pp. 721-742.

74 LO BASSO, Luca, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci editore, 2016, pp. 140-145. ID., 2002, cit., pp. 69.

e l'Impero fecero pressioni, negli anni Trenta del Settecento, affinché il governo della Serenissima legiferasse in merito, proibendo ai propri nazionali di inalberare bandiere diverse da quelle della Repubblica.⁷⁵ Anche la squadra inglese operativa nell'alto Tirreno negli anni della guerra di Successione austriaca si trovò ad avere a che fare con le bandiere di comodo utilizzate dai genovesi. Stando alle parole scritte dal console di Nizza Francesco Ardissonne, il 14 giugno 1742, il viceammiraglio Lestoch «sapeva che molti genovesi avevan due bandiere, e due spedizioni, ma che se ne trovava qualche d'uno ne avrebbe dato un esempio».⁷⁶ Per capire i motivi che spinsero molti genovesi a usare le bandiere di comodo, violando così i provvedimenti presi in merito dalla Repubblica,⁷⁷ possiamo fare riferimento a una relazione del Magistrato dei Conservatori del Mare prodotta il 26 novembre 1748.⁷⁸ In base a tale relazione apprendiamo che l'uso della bandiera genovese era disincentivato dal costo gravoso delle mercedi consolari, nonché dagli abusi compiuti dai famigli operanti per conto delle gabelle della Repubblica e per la Casa di San Giorgio durante le ispezioni. I Conservatori del Mare non mancarono di osservare anche come «non esser la bandiera di questa Repubblica, ne porti, e scali forastieri rispettata, e privilegiata egualmente come le altre». In tal senso dobbiamo notare che l'uso delle bandiere di comodo si inseriva in un vasto contesto di natura politica, economica e militare. I marittimi liguri, infatti, potevano decidere di inalberare le bandiere di quelle potenze che garantivano alle proprie flotte mercantili una protezione dagli attacchi corsari mediante la stipula di trattati di pace con le reggenze barbaresche. Tale forma di protezione poteva avere conseguenze importanti nel settore dei trasporti marittimi, dal momento che minori spese per l'autodifesa dei singoli bastimenti potevano tradursi in noli meno costosi e in una maggiore competitività sul mercato. La Repubblica genovese, tuttavia, non disponeva dei mezzi necessari a perseguire una tale politica, essendo la stabilità dei trattati di pace con le reggenze fondata da un lato sul pagamento di tributi annuali, e dall'altro sull'impiego di una flotta da guerra come

75 LO BASSO, 2016, cit., pp. 140-145.

76 ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 14 giugno 1742.

77 La legge che proibiva ai nazionali l'uso di bandiere di comodo era stata pubblicata il 30 gennaio 1740. LO BASSO, 2016, cit., p. 149.

78 ASG, AS, *Marittimarum*, 1708, *Rappresentanza del Prestantissimo Magistrato dei Conservatori del Mare*, 26 novembre 1748.

mezzo di deterrenza: la soluzione, pertanto, fu trovata dai marittimi nelle bandiere di comodo.⁷⁹ Non è quindi un caso se la stessa relazione dei Conservatori del Mare presta una particolare attenzione alla possibilità che «il granduca di Toscana possa haver stabilita tregua col regno d'Algieri, e che possa anche seguire con li tunesini, e tripolini»,⁸⁰ soprattutto se pensiamo che la bandiera toscana era una delle più utilizzate dai padroni genovesi.⁸¹

Risulta ancora necessaria un'ultima precisazione circa le dimensioni effettive del dominio marittimo della Repubblica di Genova e sui regolamenti che in tali acque disciplinavano la guerra di corsa. L'estensione di quelle che noi chiameremmo acque territoriali, nel Settecento, venne stabilita dal diritto internazionale come pari alla gittata di un cannone posto sulla costa, anche se tale misura non conobbe un riconoscimento unanime.⁸² Sappiamo però, da un attestato del 22 luglio 1745, che due testimoni videro una nave da guerra inglese in procinto di scandagliare il fondale «sino alle acque della Cava di Carignano», giudicandola sotto il tiro del cannone «distante da terra da tre miglia circa». ⁸³ All'interno di questo spazio marittimo neutrale, di pertinenza della Repubblica – impegnata nel conflitto solo dal giugno 1745 – un corsaro non avrebbe dovuto effettuare alcuna preda, anche se le opinioni dei giuristi divergevano circa la possibilità che un inseguimento iniziato in mare aperto si potesse concludere entro le acque di una potenza neutrale.⁸⁴

79 BERI, 2019, cit., pp. 290-292. Id., 2020, cit., pp. 137-142.

80 ASG, AS, *Marittimarum*, 1708, *Rappresentanza del Prestantissimo Magistrato dei Conservatori del Mare*, 26 novembre 1748. Sulle paci condotte tra i barbareschi e la Toscana dei Lorena cfr. PEDEMONTE, Danilo, «Operando in pregiudizio della piazza di Livorno». *Pubblica salute e privati interessi nella guerra sanitaria degli Stati italiani alle paci imperiali con i barbareschi (1748-1749)*», in ADDOBATI, Andrea, AGLIETTI, Marcella (cur.), *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, Pisa, Pisa University Press, 2016, pp. 265-279.

81 CALCAGNO, Paolo, *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Roma, Carocci editore, 2019, p. 59.

82 LO BASSO, 2002, cit., p. 67. Sul più ampio tema della nascita del diritto internazionale in ambito marittimo cfr.: MALASPINA, Elisabetta Fiocchi, *L'eterno ritorno del Droit de gens di Emer de Vattel (secc. XVIII-XIX)*, Frankfurt am Main, Max Planck Institute for European Legal History, 2017; VIEIRA, Mónica Brito, «Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas and Selden's Debate on Dominion over the Seas», *Journal of the History of Ideas*, Vol. 64, No. 3, 2003, pp. 361-377

83 ASG, AS, *Marittimarum*, 1708, *Attestato di Paolo Campora, e Giovanni Battista d'Aste*, 22 luglio 1745.

84 LO BASSO, 2002, cit., p. 110.

Volgiamo ora la nostra attenzione al periodo preso da noi in esame e alle azioni dei corsari britannici, tentando di mettere a fuoco le azioni degli stessi in relazione al rispetto del dominio marittimo genovese. Fa al caso nostro la vicenda che ebbe luogo a San Remo nel maggio 1742, quando uno sciabecco inglese predò sotto il tiro del cannone un bastimento battente bandiera francese, «lontano dal lido non più d'un tiro di moschetto», in palese violazione delle norme poc'anzi esposte.⁸⁵ Intervenne quindi la figura del commissario generale di San Remo, Francesco Maria Sauli, il quale fece chiamare il console inglese per chiedergli di portare al capitano corsaro le sue doglianze. La natura volubile del mare, tuttavia, posticipò ogni forma di dialogo tra le parti, giacché «una fiera tempesta di mare» costrinse lo sciabecco e la sua preda a salpare in tutta fretta – tanta da dover lasciare le ancore nelle acque di San Remo – per cercare rifugio a Villafranca. Degna di nota è la lungimiranza di Francesco Maria Sauli, che prontamente ordinò il recupero delle ancore dato che «quanto prima ritorneranno per ripigliarsele [...] all'ora avrò campo di abboccarmi col capitano medesimo». Sappiamo che in seguito il console inglese di San Remo scrisse dell'accaduto al suo corrispettivo di Nizza – che si conferma anche alla luce di questo episodio la vera base della corsa britannica – ottenendo così il rilascio del bastimento francese. In questo caso la Repubblica riuscì a tutelare non solo la sua giurisdizione, ma anche la sua neutralità, ricavando la liberazione di una preda catturata in condizioni illecite. Notiamo che, nel caso appena preso in esame, nessun segnale venne fatto dalla costa per intimare allo sciabecco corsaro di rinunciare alla preda. In simili occasioni, infatti, i giudicanti delle Riviere erano istruiti circa le modalità di avvertimento attraverso le quali segnalare a un corsaro la sua presenza in acque neutrali: dapprima una fumata, poi un colpo a salve dalla batteria costiera e, qualora il corsaro non avesse desistito, un colpo «con palla» non mirato all'imbarcazione.

Allo scopo di chiarire tali dinamiche ricorriamo a un'altra fonte, prodotta l'8 luglio 1744 dal governatore di Finale, Giovanni Battista Raggi. Grazie a quest'ultimo sappiamo che una feluca finalina battente bandiera genovese venne chiamata all'ubbidienza da parte di una delle navi inglesi ancorate sotto il tiro del cannone di Castelfranco: di fronte a un tale evento il colonnello De Franceschi,

85 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *San Remo*, dall'*Illustre Commissario Generale*, 31 maggio 1742.

a capo della fortezza, ordinò «la solita fumata», seguita dal tiro «senza palla»;⁸⁶ solo quando fu chiaro che, nonostante i due segnali, gli inglesi non avrebbero rinunciato a visitare la feluca finalina, De Franceschi fece eseguire un secondo tiro di cannone, questa volta «con palla, che ha sorpassata la nave medesima». La questione non era tuttavia destinata a risolversi così facilmente, e ciò non dovrebbe sorprenderci: la complessa regolamentazione della guerra di corsa lasciava spazio a obiezioni e a ricorsi da entrambe le parti. La condotta del colonnello De Franceschi venne denunciata dagli inglesi attraverso la persona del comandante John Forbes, il quale «minacciando di mandar in cenere il paese» sostenne non solo che la feluca finalina non aveva inalberato la bandiera, ma anche che entrambe le cannonate sparate da Castelfranco fossero caricate «con palla» e «dirette al corpo del vascello».⁸⁷ Gli ufficiali inglesi «erano stati sorpresi dal primo tiro sentendo fischiare la palla», mentre quella sparata con la seconda cannonata «poco era mancato, che non avesse rotto un albero». Anche il sistema di segnalazione adottato dalla Repubblica venne contestato dagli inglesi, e in particolare dal console, il quale sostenne che «prima che il castello di Finale si fosse accinto di proceder col cannone, dovea spedirvi una scialuppa con qualche ufficiale, per sentirne i motivi».⁸⁸ La risposta genovese non poté che ribadire la natura consuetudinaria del sistema utilizzato «che in tutti i tempi si è praticato», e che l'invio di una scialuppa «non era uso di ciò praticare, ma che i segnali ordinari erano quelli d'una fumata, ed un tiro di cannone senza palla, dopo de quali si procede con la forza».⁸⁹ Riguardo all'accaduto non abbiamo modo di stabilire se la feluca avesse o meno issato la bandiera genovese, né se dalla fortezza di Castelfranco fosse stato davvero sparato un primo colpo «con palla», più o meno erroneamente, ma possiamo sottolineare una diversa percezione del dominio marittimo genovese. Basti pensare all'ulteriore dichiarazione fatta da John Forbes, secondo il quale «la flotta e le navi inglesi erano in diritto d'esiggiere, che ogni vascello vada all'ubbidienza, anche sotto il tiro del cannone di Genova, fuori che nel porto di essa».⁹⁰

Ecco quindi che la giurisdizione della Serenissima sul mare viene limitata, co-

86 ASG, AS, *Marittimarum*, 1707, *Finale*, dall'*Illustre Governatore*, 8 luglio 1744.

87 *Ibidem*.

88 ASG, AS, *Marittimarum*, 1707, *Sul capitolo del fieno, qual trattava delle minacciose procedure del Forbes*, 1744.

89 *Ibidem*.

90 ASG, AS, *Marittimarum*, 1707, *Finale*, dall'*Illustre Governatore*, 8 luglio 1744.

stretta entro il porto della Dominante, con ridotte possibilità di intervento anche entro quelle acque di sua pertinenza stabilite dalla portata del cannone, almeno nell'ottica inglese. Va ancora sottolineato che se il dominio sul mare è sostenuto prevalentemente dalla capacità di intervento militare – con l'impiego di una flotta o mediante il ricorso a batterie costiere – è indubbio che Genova non impiegò molte risorse per il corretto mantenimento delle fortezze costiere. È paradigmatico il caso della fortezza di Santa Maria, posta a difesa del golfo della Spezia: quando nel gennaio 1743 la lancia di una nave da guerra inglese tentò di abbordare una tartana, «giudicata da questo capo sotto il tiro», il comandante Giovanni Battista Vico ordinò la solita fumata, poi un tiro a salve e per ultimo un tiro «con palla». ⁹¹ Nondimeno, quest'ultimo non riuscì a raggiungere la lancia britannica nonostante il cannone impiegato «avesse tutta l'elevatione», e il comandante della fortezza si vide costretto a desistere, pur dicendosi certo che la lancia corsara si trovasse sotto il tiro del cannone. Non avendo saputo garantire il corretto funzionamento dell'artiglieria, quindi, la capacità reale di controllo della Serenissima sul mare si contrasse insieme alla portata del cannone, a riprova del fatto che là dove non era possibile impiegare la forza non potevano essere avanzate pretese di dominio. Una condizione, questa, tutt'altro che esclusiva della fortezza di Santa Maria: nel giugno 1742, per esempio, il governatore di Savona informò i Serenissimi Collegi del pessimo stato dell'artiglieria e delle dotazioni della fortezza di Vado, mentre i corsari inglesi incrociavano nelle acque antistanti alla stessa. ⁹²

Trattare la conservazione del territorio e della giurisdizione genovese richiede di considerare anche un altro elemento: la Corsica. In apertura abbiamo accennato al ruolo strategico dell'isola, che ancora nel Settecento attirava l'attenzione delle potenze interessate a controllare il mar Ligure e le acque del Tirreno. Nel contesto della guerra di Successione austriaca i piani inglesi per il controllo delle rotte marittime, al fine di ostacolare gli spostamenti delle truppe gallispane e i rifornimenti destinati alle stesse, non mancarono di coinvolgere la Corsica. Già nel 1736, proprio nel momento in cui Teodoro di Neuhoff si accingeva a sbarcare sull'isola, il

91 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Fortezza di Santa Maria, dal Magnifico Colonnello Vico Commandante*, 2 gennaio 1743.

92 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Savona, dall'Illustre Governatore*, 25 giugno 1742. Per le politiche adottate da Genova in merito alla difesa delle Riviere cfr. PEDEMONTE, 2013, cit., pp. 126 ss. Circa le condizioni delle fortezze genovesi in Corsica cfr. BERI, 2011, cit., pp. 111-115.

console genovese a Tunisi informò i Serenissimi Collegi della presenza nella città maghrebina del capitano inglese Dick, arrivato pochi mesi prima da Livorno con un bastimento appartenente al console della nazione britannica. L'8 marzo giunse notizia al console genovese che il capitano Dick «sia indubitatamente partitario de corsi ribelli, a quali porta il soccorso di circa duemilla para di scarpe, venti, o' siano quaranta cantara⁹³ di polvere, circa trecento canne d'archibuggio, quantità di palle [...] tutta robba comprata qui, e che in quest'oggi fece imbarcare sopra la stessa navetta del capitano Dick inglese, con spargere voce d'andarsene a Livorno, ma però ogn'uno crede, che farà scalo in Portovecchio, o in altra remota parte della Corsica».⁹⁴ La costante menzione di Livorno in simili fonti non è casuale: lo scalo toscano non fu solo una delle basi della corsa britannica, ma anche il principale centro dei ribelli corsi fuoriusciti, e fu proprio da Livorno che, sempre nel marzo 1736, Teodoro di Neuhoff salpò alla volta della Corsica.⁹⁵ La guerra di Successione austriaca fornì agli inglesi l'opportunità di supportare ancora una volta i ribelli corsi nel 1743, questa volta favorendo il ritorno di Teodoro di Neuhoff nell'isola attraverso le solite basi inglesi: Villafranca e Livorno. Una memoria indirizzata al ministro Gastaldi di Londra ci permette di seguire le tappe della vicenda. Notizie circa il possibile ritorno del «già noto perturbatore della Corsica» giunsero da Lisbona, ove si sparse la voce che Teodoro, imbarcato su una nave da guerra britannica, fosse diretto in Corsica «con armi, e munizioni da guerra».⁹⁶ La memoria prosegue con l'avviso dell'arrivo di Teodoro prima a Villafranca, poi a Livorno, ove ebbe luogo una «segreta conferenza» con i principali capi dei corsi fuoriusciti. In seguito, la *Royal Navy* trasportò in Corsica un emissario «che già concitava i popoli a nuova rivolta» e fece sbarcare polvere e munizioni a Isola Rossa. Per giunta, la marina britannica si impegnò a pattugliare le acque dell'isola, impiegando diverse navi da guerra con le rispettive lance per ostacolare i rifornimenti inviati da Genova «in soccorso de presidi», nonché al fine «di sorprendere e trattenere col mezzo delle loro lance i piccoli legni di bandiera genovese, che tran-

93 Un cantaro corrispondeva a poco più di 47 chilogrammi. MARTINI, Angelo, *Manuale di metrologia, ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Torino, Loescher, 1883, p. 224.

94 ASG, AS, *Lettere del Console Bogo al Serenissimo Governo (1718-1741)*, 2707, 8 marzo 1736.

95 BERI, 2011, cit., pp. 30-31.

96 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Memoria da spedirsi con espresso al Ministro Gastaldi di Londra*, 1743.

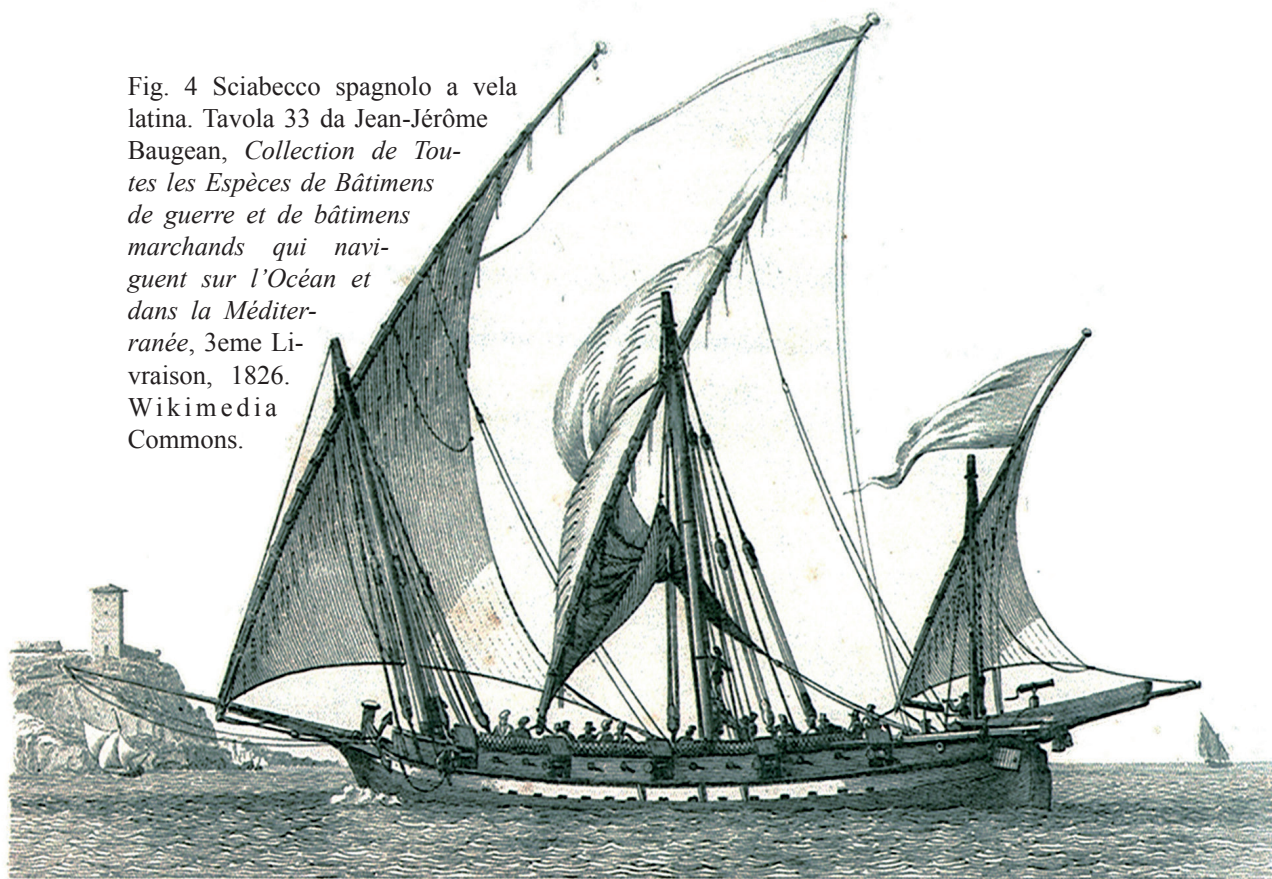
sitano da un luogo all'altro della Corsica, rappsagliando le robbe, e ritenendo a bordo per qualche tempo i marinari». ⁹⁷ Nel caso della Corsica, pertanto, la guerra corsara rappresentò uno strumento funzionale a colpire in modo diretto il dominio della Repubblica sull'isola, anche se vigevano rapporti di neutralità: solo dopo la dichiarazione di guerra da parte di Genova la *Royal Navy* poté fare apertamente fuoco sui possedimenti genovesi in Corsica. ⁹⁸

Per concludere la presente trattazione circa i regolamenti della guerra corsara e il rispetto dei domini marittimi, è opportuno evidenziare che non furono soltanto gli inglesi a compiere delle irregolarità. La natura delle fonti da noi utilizzate per indagare questi fenomeni potrebbe indurci a mantenere una prospettiva ristretta, attenta esclusivamente alle azioni commesse a discapito della Serenissima, tanto da illuderci circa la natura e le proporzioni del nostro oggetto di studio.

⁹⁷ *Ibidem.*

⁹⁸ BERI, 2011, cit., p. 33.

Fig. 4 Sciabecco spagnolo a vela latina. Tavola 33 da Jean-Jérôme Baugean, *Collection de Toutes les Espèces de Bâtimens de guerre et de bâtimens marchands qui naviguent sur l'Océan et dans la Méditerranée*, 3eme Livraison, 1826. Wikimedia Commons.



Dessiné et Gravé par Baugean.

Chebec espagnol a voiles latines, courant vent large.

È tuttavia possibile trovare delle fonti che, se messe nel giusto risalto, possono chiarire la realtà di un Mediterraneo entro il quale le regole del diritto venivano piegate regolarmente da tutti gli attori in gioco. Per fare un esempio, da una lettera del console Francesco Ardissonne (30 giugno 1742) ricaviamo che l'ammiraglio Thomas Mathews esprimeva delle perplessità circa la neutralità della Repubblica, dal momento che «in Genova non poteva aver giustizia di una nave inglese carica di grano», catturata da un'imbarcazione catalana «sotto il canon di Genova» e condotta nel porto della Dominante.⁹⁹

Il blocco navale

I ripetuti accenni agli scali di Villafranca e di Livorno, insieme al costante ricomparire dei corsari dal golfo della Spezia a San Remo, ci trasmettono un'ampiezza del fenomeno alla quale abbiamo già fatto riferimento, e che dobbiamo affrontare in una dimensione strategica di più ampio respiro. Tra gli obiettivi operativi, i principali risultarono colpire i rifornimenti destinati alle forze nemiche, ostacolare i movimenti delle truppe ostili e intercettare i corrieri insieme alle preziose informazioni in loro possesso. L'intento di contenere il transito dei rifornimenti destinati agli spagnoli – principalmente vettovaglie – emerge con forte chiarezza dalle missive del console Francesco Ardissonne, grazie alle quali possiamo ricostruire il dialogo tra l'esponente della nazione genovese e i comandanti della squadra britannica. Già nel maggio 1742 il viceammiraglio Lestoch ricevette l'ordine di esercitare un blocco navale da Marsiglia a Monaco, con il fine «di non lasciar pasar soccorso alli spagnoli», allora presenti in Provenza.¹⁰⁰ Dando uno sguardo alle merci imbarcate sui bastimenti arrestati e condotti nel porto di Villafranca, troviamo un'ampia gamma di generi alimentari tra i quali spiccano il grano, il riso e il vino, ma non mancano anche lardo, formaggi, semola, orzo, limoni di San Remo e acquavite, cui dobbiamo aggiungere delle paste alimentari come i vermicelli.¹⁰¹ I bastimenti che trasportavano tali mercanzie non

⁹⁹ ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 30 giugno 1742.

¹⁰⁰ ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 28 maggio 1742.

¹⁰¹ ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 7 giugno 1742, 14 giugno 1742, 18 giugno 1742, 25 giugno 1742, 12 luglio 1742, 21 luglio 1742.

sempre inalberavano la bandiera della Repubblica, e abbiamo notizia di beni appartenenti a mercanti genovesi predati su imbarcazioni olandesi e veneziane.¹⁰² I corsari britannici potevano in ogni caso esercitare il proprio diritto di visita anche nei confronti delle imbarcazioni battenti bandiere neutrali, alla ricerca di merci appartenenti o destinate a una potenza ostile, come la Spagna.¹⁰³ Era così possibile esercitare un controllo uniforme su tutte le imbarcazioni di passaggio nell'area soggetta al blocco navale, scongiurando il pericolo che le vettovaglie destinate agli spagnoli giungessero in Provenza sotto la protezione delle bandiere di comodo che, come abbiamo visto, conobbero un largo impiego proprio da parte dei genovesi.

È ora il caso di sottolineare che la bandiera non costituiva l'unico elemento in base al quale riconoscere la nazionalità di un bastimento: se già le *Ordonnances* emanate per la marina francese nel 1681 stabilivano la necessità di comporre equipaggi costituiti per almeno due terzi da francesi, affinché un bastimento potesse dirsi tale,¹⁰⁴ troviamo lo stesso criterio applicato dalla flotta britannica impegnata nel Mediterraneo a metà Settecento. Per questa ragione la sera del 15 agosto 1743 una nave da guerra di Sua Maestà condusse nel porto di Villafranca un'imbarcazione battente bandiera genovese, salpata da Cadice e diretta a Lisbona, il cui equipaggio era tuttavia composto prevalentemente da marinai spagnoli: il capitano Decotto si giustificò asserendo di non aver potuto reperire marinai di altre nazionalità, pur necessitando di uomini per la navigazione.¹⁰⁵ Vale ancora la pena notare le indicazioni che i Conservatori del Mare di Genova fornirono al console Ardissonne circa il comportamento da adottare in simili situazioni: la Repubblica, infatti, non aveva mai emanato «alcun editto, o regolamento che prescri[vesse], che l'equipaggio delle navi, o bastimenti di nostra bandiera [dovesse] essere in tutto, o in parte genovese».¹⁰⁶ Quest'ultimo elemento contribuisce a costruire l'immagine di una cornice giuridica internazionale ben lungi dall'essere uniforme, entro la quale l'esecuzione di un blocco navale da parte

102 ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 1 aprile 1743.

103 LO BASSO, 2002, cit., pp. 110-111.

104 *Ivi*, p. 119.

105 ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 16 agosto 1743, 18 agosto 1743.

106 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, 24 agosto 1743.

inglese avrebbe certamente comportato delle difficoltà e degli scontri tra legislazioni differenti.

Torniamo adesso al tema del blocco navale, aggiungendo che i britannici non si preoccuparono soltanto di ostacolare l'arrivo di viveri in Provenza, ma anche di impedire che questi venissero accumulati nelle Riviere liguri. Già nel 1742 la Repubblica venne accusata dall'ammiraglio Thomas Mathews di preparare magazzini pieni di rifornimenti destinati alle armate spagnole. L'ammiraglio non mancò di sottolineare che, se i genovesi avessero continuato ad accumulare provvigioni per gli spagnoli, «sortirà dal porto con navi, e bonbarde, et anderà meter in fuoco la città di Genova».¹⁰⁷ Se sappiamo con certezza che nel 1745, con la presenza spagnola nella Riviera di Ponente, il governo genovese si impegnò a realizzare un sistema di depositi alimentari mobili meno esposti alle incursioni inglesi,¹⁰⁸ è più difficile stabilire in modo affidabile la presenza e il volume di tali rifornimenti negli anni precedenti. Disponiamo però di una relazione del Magistrato degli Inquisitori di Stato del 1743, realizzata per ordine dei Collegi e finalizzata «ad informarsi, se nella Riviera di Ponente sianvi magazeni di vettovaglie, e viveri di conto de spagnoli»; da tale indagine emerse che in nessun luogo della Riviera erano presenti magazzini contenenti vettovagliamenti per le armate di Spagna.¹⁰⁹ Quel che è certo è che gli stessi inglesi organizzarono dei depositi per conto proprio nelle Riviere, come nel caso di Finale: qui erano state immagazzinate 240 mine¹¹⁰ di grano «a disposizione del console di tal nazione [inglese], che agisce in Genova», destinate a essere impiegate per la realizzazione del biscotto da distribuire ai marinai della *Royal Navy*.¹¹¹

Con la consapevolezza che il blocco britannico ostacolò il passaggio delle vettovaglie in mare e l'accumulo delle stesse in Liguria, dobbiamo chiederci quale fu l'impatto di tali misure sui traffici mercantili. Pur non disponendo al presente di dati quantitativi, possiamo già rilevare che un certo apporto di beni comme-

107 ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 29 agosto 1742.

108 PEDEMONTE, 2013, cit., pp. 126-127.

109 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Relazione dell'Illustre Magistrato degli Inquisitori di Stato*, 31 luglio 1743.

110 Una mina era un'unità di misura per il volume delle granaglie, corrispondente a 116,53 litri. MARTINI, 1883, cit., p. 223.

111 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Finale, dall'illustre Governatore*, 16 marzo 1743.

stibili era necessario alla Repubblica, il cui fabbisogno alimentare non poteva essere soddisfatto interamente dal territorio. È quanto fece notare il console Ardissonne dichiarando che se gli inglesi «non volevan lasciar scaricare grani, ed altre vitovaglie nella Riviera di Genova», al fine di tagliare i rifornimenti alle armate spagnole, allora «conveniva che tutta la Riviera morisse di fame». ¹¹² Simili preoccupazioni furono espresse in una supplica sottoscritta da tredici mercanti genovesi, i quali accusarono «le grandi angustie, in quali trovansi il commercio de' negozianti del Dominio [...] per essere giornalmente dagl'inglesi trattenuti bastimenti non solo con mercanzie ad essi spettanti, ma anche con commestibili necessari al vivere giornale, mentre in questa piazza bisogna per necessità altrove procacciarli». ¹¹³ Nondimeno, commetteremmo un errore se attribuiamo alla presenza della flotta inglese nel Mediterraneo un ruolo esclusivamente negativo: se la guerra è un danno per alcuni, rappresenta un'opportunità per altri. Come ha rilevato Danilo Pedemonte, sotto certi aspetti tanto il movimento portuale genovese quanto le attività degli scali più piccoli come Vado poterono giovare della presenza della marina britannica nelle acque della Repubblica, prima che questa entrasse in aperto contrasto con l'Inghilterra. ¹¹⁴

In seconda battuta, i bastimenti inglesi avevano il compito di intercettare e bloccare lo spostamento di armi, munizioni e uomini. Se gli spagnoli tentarono sistematicamente di utilizzare gli scali della Liguria per spostare rifornimenti militari, dobbiamo registrare una cesura nel comportamento delle autorità genovesi, dapprima interessate alla conservazione della propria neutralità, poi aperte all'arrivo degli uomini e delle armi di Spagna nelle Riviere. Troviamo un caso paradigmatico nella vicenda che, il primo giugno 1743, vide quindici sciabecchi e un pinco spagnoli approdare nel porto di Genova trasportando un ingente carico di polvere da sparo. ¹¹⁵ La sera dello stesso giorno il capitano del porto, informato circa il carico trasportato dagli spagnoli, inviò a bordo di uno degli sciabecchi

¹¹² ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 21 luglio 1742.

¹¹³ ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Per li negozianti genovesi*, letta il 17 ottobre 1742.

¹¹⁴ PEDEMONTE, 2013, cit., p. 134.

¹¹⁵ Una fonte successiva parla di quattordici sciabecchi e una barca. ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Parigi. Minuta di lettera a quel ministro della Repubblica sopra l'incidente de sciabecchi spagnuoli con artiglieria e munizioni da guerra*, 27 luglio 1743.

alcuni famigli «a fargli intimare di dover uscire con dette polveri dal porto».¹¹⁶ Il timore delle autorità genovesi risiedeva nella possibilità che gli inglesi venissero a conoscenza della presenza di rifornimenti spagnoli a Genova, interpretando ciò come un atto di violazione della neutralità da parte genovese. Nondimeno, le richieste del capitano del porto non vennero accolte poiché il comandante degli sciabecchi ritenne troppo pericoloso abbandonare il porto, cosa che avrebbe esposto i bastimenti con il loro carico agli attacchi della marina britannica. Preso atto della renitenza degli spagnoli, insieme «al rischio, a cui restava perciò esposta la città d'un istantaneo funesto accidente», fu deciso di sbarcare i barili di polvere in porto, con l'assenso dell'ambasciatore di Spagna, don Giovanni Cornejo. Quando il giorno successivo si procedette con lo sbarco, tuttavia, il capitano del porto scoprì che la polvere da sparo era ben più di quella dichiarata dagli spagnoli: 1500 barili di polvere nera a fronte di 500 dichiarati. Non solo, oltre alla polvere gli sciabecchi trasportavano «mortari, cannoni, bombe, palle di ferro, apparati e cose simili».¹¹⁷ È ben comprensibile il come e il perché una simile mole di rifornimenti militari spagnoli potesse preoccupare il governo genovese, tutto impegnato a convincere un renitente don Giovanni Cornejo a non esporre la città al rischio di rappresaglie. Per le leggi della neutralità, infatti, non era ammissibile che «un principe neutro si assuma il carico di ricettare, e custodire nel proprio stato arme, e munizioni da guerra d'una delle potenze belligeranti sino a che sia di sua convenienza il valersene contro dell'inimico».¹¹⁸ Dovette certamente essere dello stesso parere l'ammiraglio Thomas Mathews il quale, venuto a conoscenza della situazione, dapprima fece pressioni affinché i rifornimenti spagnoli non venissero spostati dalla città, infine si presentò il 12 luglio «con una forte squadra di sei grosse navi da guerra» più diverse palandre e alcune piccole navi da trasporto.¹¹⁹ La presenza di altre quattro navi da guerra inglesi nel porto e nelle acque di Genova, pronte a dare manforte alla squadra dell'ammiraglio, ci aiuta a comprendere la dimensione dell'impegno bellico britannico. Tale dispiegamento di forze si portò, al comando di Mathews, a circa un miglio di distanza dal porto, formando un

116 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Minuta di lettera per Madrid*, 9 giugno 1743.

117 *Ibidem*.

118 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Parigi. Minuta di lettera a quel ministro della Repubblica sopra l'incidente de sciabecchi spagnuoli con artiglieria e munizioni da guerra*, 27 luglio 1743.

119 *Ibidem*.

cordone. A questo punto la Repubblica designò due esponenti del ceto dirigente – Agostino Grimaldi e Francesco Brignole – affidando loro l’incarico di parlamentare con l’ammiraglio inglese. Le trattative si protrassero per due giorni, il 15 e il 16 luglio, nei quali Mathews si oppose fermamente alle richieste dei due patrizi, rifiutandosi di lasciar tornare in Spagna gli sciabecchi spagnoli con il loro carico. L’obiettivo degli inglesi era quello di impossessarsi, «al costo di qualunque violenza», tanto dei bastimenti quanto delle munizioni e delle artiglierie, a meno che la Repubblica «non si risolvesse di far trasportare le munizioni e artiglierie in Ajaccio». La vicenda si concluse con la decisione di trasportare i rifornimenti militari spagnoli a Bonifacio, ove sarebbero stati custoditi «durante la guerra e sino all’ultima estremità» dalla Repubblica. La squadra britannica levò le ancore dalle acque di Genova il 19 luglio, lasciandosi dietro soltanto due navi da guerra incaricate di scortare a Bonifacio i barili di polvere, le artiglierie e le rispettive munizioni degli spagnoli, «che già da qualche giorno si vanno travasando [...] sopra bastimenti di nostra bandiera ed altri di bandiera neutrale da noi noleggiati per detto trasporto».¹²⁰ Le autorità genovesi, acconsentendo allo spostamento dei rifornimenti spagnoli a Bonifacio a proprie spese, manifestarono così un comportamento ambivalente, volto da una parte a conservare l’apparenza della neutralità agli occhi dell’Inghilterra, dall’altra finalizzato a non entrare in contrasto con la Spagna al cui fianco, entro due anni, la Repubblica sarebbe scesa in guerra.

La situazione cambiò radicalmente nel 1745, quando la penetrazione degli spagnoli nella Riviera di Ponente rese insostenibile la pretesa neutralità genovese. Grazie a una missiva del podestà di Diano sappiamo che i Serenissimi Collegi accordarono alle truppe spagnole il passaggio per le Riviere già dal gennaio 1745, e che i giurisdicenti furono istruiti circa il proprio dovere di alloggiare – nei limiti del possibile – i battaglioni spagnoli.¹²¹ Insieme agli uomini si mossero le armi, e i britannici non mancarono di notare tali spostamenti. Proprio in virtù delle informazioni in possesso della *Royal Navy*, il 10 aprile 1745 John Ambrose, capitano della nave da guerra britannica *Rupert*, si portò con altre due navi a Oneglia. Qui, dopo aver intimato ai bastimenti genovesi di farsi da parte, Ambrose ordinò di aprire il fuoco contro cinque bastimenti, tre francesi e due napoletani, colpendo anche alcune case e ferendo diversi granatieri spagnoli allora presenti a One-

¹²⁰ *Ibidem*.

¹²¹ ASG, AS, *Marittimarum*, 1708, *Diano, dal Magnifico Podestà*, 30 aprile 1743.

glia.¹²² Il giorno successivo a tale episodio il capitano Ambrose scrisse una lettera al governo della Repubblica, dichiarando di aver agito in tal modo in quanto consapevole della presenza a Oneglia di bastimenti nemici carichi di armi e rifornimenti.¹²³ Le accuse degli inglesi ricaddero anche sul capitano di Porto Maurizio, sospettato di assistere gli spagnoli «contro la professata dichiarazione della Serenissima Repubblica di Genova, circa una stretta neutralità», e il capitano Ambrose pretese la restituzione di un ufficiale e diversi marinai fatti prigionieri dagli spagnoli a Oneglia il giorno prima. Qualora le autorità genovesi non avessero provveduto alla liberazione degli stessi «sarà al mondo prova convincente della partialità della Repubblica, e che non aspettano che una occasione opportuna per levarsi la maschera».¹²⁴ Ancora il console della nazione inglese a Genova, John Birtles, non poté mancare di evidenziare la palese parzialità della Repubblica, a causa «del pieno possesso [che] hanno li spagnuoli di tutti li luoghi della Riviera a Ponente del Finale, dove essercitano una assoluta giurisdizione come padroni, e sovrani», notando che «siccome questo essendo fatto così apertamente non può esser senza saputa della Serenissima Repubblica, e non lascia luogo di dubitare, che non sia fatto senza suo consenso».¹²⁵

Se abbiamo osservato i tentativi inglesi di tagliare il vettovagliamento delle armate spagnole e di precluderne lo spostamento di armi e munizioni, dobbiamo ancora sottolineare l'importanza della caccia ai corrieri e alle informazioni in loro possesso. La considerevole presenza dei bastimenti britannici nelle acque tirreniche dovette preoccupare non poco gli spagnoli, il cui ambasciatore don Giovanni Cornejo espone alla Serenissima Repubblica il suo disappunto per la cattura nelle acque di Pietra Ligure di una feluca catalana, sulla quale era imbarcato un corriere straordinario della corte di Napoli.¹²⁶ La cattura dei corrieri era frutto di quello che potremmo chiamare un «lavoro d'*intelligence*»: i bastimenti inglesi, infatti, si basavano sulle informazioni che riuscivano a ricavare circa il percorso

122 ASG, AS, *Marittimarum*, 1708, *Porto Maurizio, dal magnifico capitano*, 11 aprile 1745. Degno di nota è che i bastimenti genovesi risparmiati dal bombardamento erano carichi di vettovaglie destinate agli spagnoli. La vicenda è stata analizzata dal punto di vista della neutralità genovese in PEDEMONTE, 2013, cit., pp. 123 e ss.

123 ASG, AS, *Marittimarum*, 1708, *Copia di lettera del capitano da nave da guerra inglese Gio. Ambrose*, 11 aprile 1745.

124 *Ibidem*.

125 ASG, AS, *Marittimarum*, 1708, *Memoria del console inglese*, 16 aprile 1745.

126 ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Rappresentazione di don Giovanni Cornejo*, 4 luglio 1742.

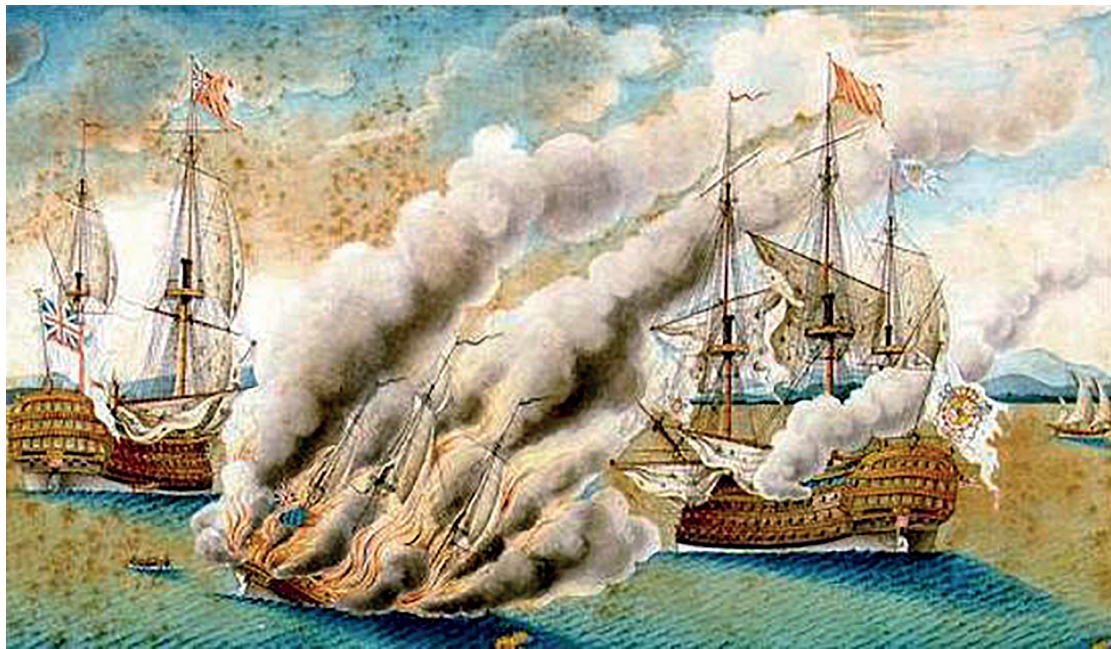


Fig. 5 Battaglia di Tolone. Combattimento tra il vascello *Namur* e l'ammiraglia spagnola *Real Felipe*, che distrugge a cannonate la galera brulotto *Anne* (Museo Navale di Madrid). Dipinto (1783) di José Manuel de Moraleda y Montero. Wikimedia Commons.

dei corrieri spagnoli per poi attenderli nei tratti di mare più adatti agli attacchi a sorpresa. Ce ne fornisce un perfetto esempio il commissario della fortezza di Santa Maria, grazie al quale sappiamo che nel gennaio 1743 il capitano Preston si appostò alla foce del fiume Magra «in attenzione di un corriere spagnuolo che deve giungere secondo le loro notizie da quelle parti».¹²⁷ Non era tuttavia raro che gli incontri con i corrieri si verificassero per puro caso. È quanto accadde nel giugno 1742, quando «la filuca del dispaccio di Spagna» approdò a San Remo insieme a un gozzo livornese sul quale si trovava un corriere diretto all'ammiraglio Mathews.¹²⁸ Il giorno successivo le autorità lasciarono salpare i due bastimenti in momenti diversi, dando la precedenza al gozzo di Livorno: tale comportamento delle autorità portuali aveva lo scopo di evitare attriti tra imbarcazioni che, come

¹²⁷ ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *Fortezza di Santa Maria*, dall' *Illustre Commissario*, 9 gennaio 1743.

¹²⁸ ASG, AS, *Marittimarum*, 1706, *San Remo*, dal *Magnifico Commissario generale*, 26 giugno 1742.

in questo caso, potevano entrare in conflitto.¹²⁹ Nonostante la partenza ritardata, la feluca spagnola raggiunse nelle acque di Monaco il corriere inglese, che si vide costretto a gettare in mare il plico per l'ammiraglio Mathews. Proprio quest'ultimo si lamentò dell'accaduto con il console Ardissonne, il quale ci regala l'immagine di un ammiraglio «in collera e molto mal sodisfatto de genovesi» dal momento che, nelle sue parole, «tutti erano portati a servire li spagnoli massime quando si tratta di andar contro li sudditi di Sua Maestà Britannica».¹³⁰

Conclusioni

Il presente contributo si è proposto di indagare le azioni della marina britannica nel contesto alto-tirrenico, mettendo in luce le profonde correlazioni tra lo strumento corsaro e questioni di più ampia natura. La Repubblica di Genova rappresenta pertanto il laboratorio all'interno del quale osservare la convergenza delle problematiche legate alla politica e alla tutela della neutralità, al commercio e alle esigenze annonarie, alla conservazione del prestigio, del Dominio e della stessa sanità pubblica. L'elemento dirimente, costante nella nostra narrazione e mai assente nelle fonti, è la potenza navale della *Royal Navy*: è grazie alla sua spinta che la corsa britannica poté occupare quasi incontrastata uno spazio non solo fisico, ma anche politico ed economico nelle acque tirreniche. Le parole di Francesco Ardissonne ci restituiscono perfettamente tale realtà dominata dai rapporti di forza: quando quest'ultimo dovette impegnarsi per ottenere il rilascio di alcuni bastimenti predati dai corsari, fu costretto ad ammettere che «avendo [gli inglesi] la forza in mano conviene parli dolce».¹³¹

BIBLIOGRAFIA

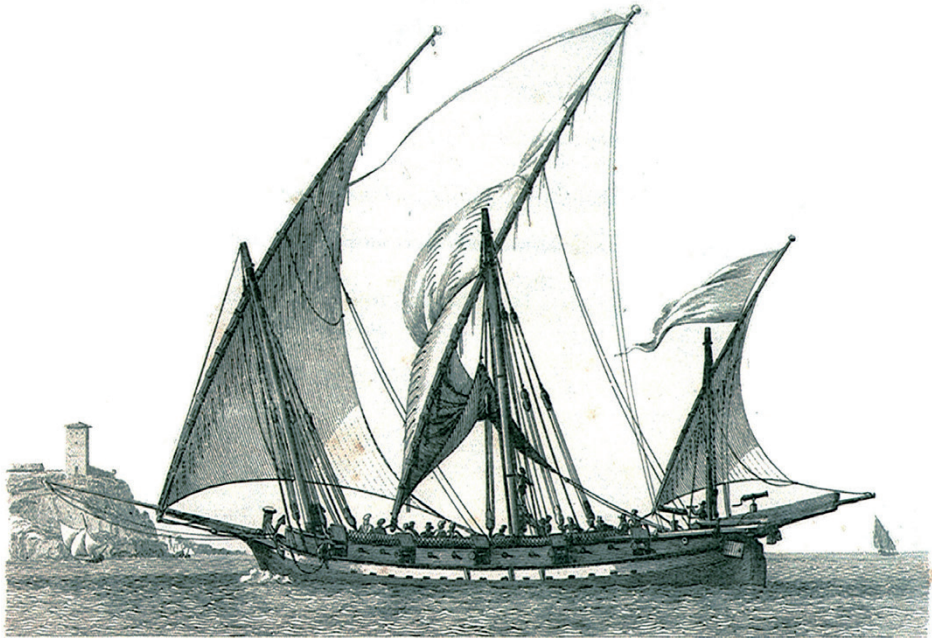
ANGIOLINI, Franco, *I cavalieri e il principe. L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, Firenze, EDIFIR, 1996.

ASSERETO, Giovanni, «Per la comune salvezza dal morbo contagioso». *I controlli di sanità nella repubblica di Genova*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011.

¹²⁹ Lo Basso, 2002, cit., p. 110.

¹³⁰ ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 30 giugno 1742.

¹³¹ ASG, AS, *Lettere del Console Ardissonne al Ser.mo Governo (1711-1749)*, 2652, 26 luglio 1742.



Dessein et Gravé par Rouquart.

Chebec espagnol a voiles latines, courant vent large.

Fog. 6 I danni subiti dall’H. M. S. Marlborough (90) nel combattimento dell’11 febbraio 1743 contro il Real Felipe (114) e l’Hercules (64), mentre il resto della divisione inglese era sopravvento. L’unità ebbe 46 morti, incluso il capitano Cornwell, e 125 mutilati, inclusi il primo tenente. Wikimedia Commons.

BAUGH, Daniel, *The Global Seven Years War, 1754-1763*, Harlow, Pearson, 2011.

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 Edizioni, 2011.

– «I consoli genovesi del Tirreno, agenti d’informazione» (1640-1797), *RiMe - Rivista dell’Istituto di Storia dell’Europa Mediterranea*, 17/2, 2016, pp. 153-188.

– «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. 280-304.

– «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca XVII-XVIII sec.», *Progressus. Rivista di storia, scrittura e società*, n. 1, 2020, pp.121-144.

BITOSSI, Carlo, PAOLOCCI, Claudio (cur.), «Genova, 1746: una città di antico regime tra

- guerra e rivolta. Atti del Convegno di studi in occasione del 250° anniversario della rivolta Genovese, Genova, 3-5 dicembre 1996», *Quaderni franzoniani: semestrale di bibliografia e cultura ligure*, 22, 1998.
- BITOSI, Carlo, «Per evitare la grande sciagura. Genova verso la guerra di Successione austriaca», *La storia dei genovesi. Atti del convegno internazionale di studi sui ceti dirigenti nelle istituzioni della Repubblica di Genova. Genova, 7-10 giugno 1988*, vol. IX, Genova, 1989, pp. 197-234.
- «Antispagnolismo e filospagnolismo nella cultura politica genovese del Cinquecento e del primo Seicento», in Alice CARETTE, Rafael M. GIRÓN-PASCUAL, Raúl González ARÉVALO, Cécile TERREAUX-SCOTTO (dir.), *Italie et Espagne entre Empire, cités et États. Contructions d'histoires communes (XV-XVI siècles)*, Roma, Viella, 2017.
- BONO, Salvatore, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, il Mulino, 2019.
- BORGHESI, Vilma, «Il Magistrato delle Galee (1559-1607)», in AA.VV., *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, vol. II, Milano, Tipografia Editoriale Idos, 1973, pp. 188-223.
- BROGINI, Anne, «Guerre de course et chevalerie. L'ordre de Saint-Jean de Jérusalem en Méditerranée (XV^e-XVII^e siècles)», in Benjamin DERUELLE (dir.), *La construction du militaire*, vol. 2, Parigi, Éditions de la Sorbonne, 2017.
- CALAFAT, Guillaume, *Une mer jalouée. Contribution à l'histoire de la souveraineté (Méditerranée, XVII^e siècle)*, Clamecy, Éditions du Seuil, 2019.
- CALCAGNO, Paolo, «Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo», *Studi storici*, IV, 2014, pp. 937-964.
- *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Roma, Carocci editore, 2019.
- CANOSA, Romano, *Alle origini delle polizie politiche: gli inquisitori di Stato a Venezia e a Genova*, Milano, SugarCo, 1989.
- *Storia del Mediterraneo nel Seicento*, Roma, Sapere 2000, 1997.
- COLLEDGE, James Joseph, WARLOW, Ben, *Ships of the Royal Navy. The complete record of all fighting ships of the Royal Navy from the 15th century to the present*, Londra, Chatham Publishing, 2006.
- CORDINGLY, David, *Storia della Pirateria*, Milano, Mondadori, 2003.
- COSTANTINI, Claudio, «La ricerca di un'identità repubblicana nella Genova del primo Seicento», *Miscellanea Storica Ligure*, anno VII, No. 2., 1975.
- FISCHER, Lucia Frattarelli, *Le leggi Livornine (1591-1593)*, Livorno, Debate, 2016.
- FONTENAY, Michel, «Corsaires de la foi ou rentiers du sol? Les chevaliers de Malte dans le "corso" méditerranéen au XVII^e siècle», *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 35, No. 3, 1988a, pp. 361-384.
- «La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques», *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 43, No. 6, 1988b, pp. 1321-1347.

- FUSARO, Maria, *Political Economies of Empire in the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England 1450-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2015.
- GARIBBO, Luciana, *La neutralità della Repubblica di Genova*, Milano, Giuffrè, 1972.
- GIACCHERO, Giulio, *Economia e società del Settecento genovese*, Genova, Sagep, 1973.
- GRENDI, Edoardo, «Gli inglesi a Genova (secoli XVII-XVIII)», *Quaderni Storici*, XXXIX, 2004, pp. 241-278.
- HARDING, Richard, *The Emergence of Britain's Global Naval Supremacy. The War of 1739-1748*, Woodbridge, The Boydell Press, 2010.
- KAISER, Wolfgang, «Una missione impossibile? Riscatto e comunicazione nel Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVII)», *Quaderni Storici*, XLII, Fascicolo 1, 2007, pp. 19-41.
- LEHR, Peter, *Pirates. A new history, from vikings to somali raiders*, Londra, Yale University Press, 2019.
- LENCI, Marco, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci editore, 2006.
- LO BASSO, Luca, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon Edizioni, 2002.
- *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2003.
- «Livorno, gli inglesi e la guerra corsara nel Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVIII secolo», *Nuovi Studi Livornesi*, XV, 2008, pp. 153-170.
- *Capitani, corsari e armatori. I mestieri e le culture del mare dalla tratta degli schiavi a Garibaldi*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2011.
- «Consoli e corsari. La corrispondenza consolare come fonte per la guerra corsara nel Mediterraneo tra XVII e XVIII secolo», in Marcella AGLIETTI, Manuel Herrero SÁNCHEZ, Francisco Zamora RODRÍGUEZ (cur.), *Los cónsules de extranjeros en la Edad Moderna y a principios de la Edad Contemporánea*, Aranjuez, Doce Calles, 2013, pp. 177-186.
- *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci editore, 2016.
- MALASPINA, Elisabetta Fiocchi, *L'eterno ritorno del Droit de gens di Emer de Vattel (secc. XVIII-XIX)*, Frankfurt am Main, Max Planck Institute for European Legal History, 2017.
- MARTINI, Angelo, *Manuale di metrologia, ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Torino, Loescher, 1883.
- MARZAGALLI, Silvia (cur.), *Les Consuls en Méditerranée. Agents d'Information (XVIe-XXe siècle)*, Parigi, Garnier, 2015.
- PACINI, Arturo, «Desde Rosas a Gaeta». *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel XVI secolo*, Milano, Franco Angeli, 2013.

- DE DIVITIIS, Gigliola Pagano, «Il Mediterraneo nel XVII secolo: l'espansione commerciale inglese e l'Italia», *Fondazione Istituto Gramsci*, anno 27, No.1, 1986, pp. 109-148.
- *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento: navi, traffici, egemonie*, Venezia, Marsilio, 1990.
- PANETTA, Rinaldo, *Pirati e corsari turchi e barbareschi nel Mare Nostrum*, Milano, Mursia, 1981.
- *Il tramonto della Mezzaluna. Pirati e corsari turchi e barbareschi nel Mare Nostrum*, Milano, Mursia, 1984.
- 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.
- «Operando in pregiudizio della piazza di Livorno». Pubblica salute e privati interessi nella guerra sanitaria degli Stati italiani alle paci imperiali con i barbareschi (1748-1749)», in Andrea ADDOBATI, Marcella AGLIETTI. (cur.), *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834)*, Pisa, Pisa University Press, 2016, pp. 265-279.
- PIZZORNO, Diego, «La cura del «servigio pubblico». Gli Inquisitori di Stato a Genova: il percorso ordinario di una magistratura straordinaria», 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)*, Rubettino, 2015, pp. 177-188.
- POTRON, Jean-Paul (dir.), *Le port de Nice des origines à nos jours*, Nizza, Acadèmia Nisarda, 2004.
- RICHMOND, Herbert William, *The Navy in the War of 1739-48* (III voll.), Cambridge, Cambridge University Press, 1920.
- ROLLANDI, Maria Stella, «Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio inglese», *Società e storia*, XXIII, 2010, pp. 721-742.
- VIEIRA, Mónica Brito, «Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas and Selden's Debate on Dominion over the Seas», *Journal of the History of Ideas*, Vol. 64, No. 3, 2003, pp. 361-377.
- VIRGA, Samuele, *Villafranca e la guerra corsara britannica nel bacino alto tirrenico (XVIII secolo)*, tesi di laurea in Storia, Università degli Studi di Genova, A.A. 2018-19, relatore Paolo CALCAGNO.
- ZAPPÀ, Andrea, *Mercanti di Uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Novi Ligure, Città del Silenzio Edizioni, 2018.



Storia Militare Moderna

Articoli / Articles

- Nuove fonti veneziane sulla battaglia di Mohács
di MÁRTON SZOVÁK
- Cultural and Knowledge Exchange between Dubrovnik and Livorno at the Time of Ferdinando I de' Medici,
by MIRELA ALTIC
- Dall'armata a cavallo all'arma di cavalleria. Trasformazione militare e mutamento sociale attraverso la trattatistica italiana della prima età moderna,
di LUCA DOMIZIO
- Vittorioso ad Alessandretta? L'«impresa navale» di Kenelm Digby fra autopromozione, miti nazionali e frammenti di realtà,
di VIVIANA CASTELLI
- Due dispacci cifrati al veleno nella guerra di Candia,
di PAOLO BONA VOGLIA
- Breitenfeld and Montecuccoli. How to learn from a battle,
by MARCO MOSTARDA
- Guerre de course dans l'Empire des Habsbourg d'Espagne (1621-1697). Corsaires flamands, italiens, majorquins, basques et autres. Essai de synthèse,
par ROBERTO BARAZZUTTI
- La mobilitazione dei cittadini di Pavia in occasione dell'assedio del 1655,
di FABIO ROMANONI
- «Con questo candido, et ordinario stile dà soldato». *Il Diario dell'Assedio di Valenza* dell'ingegnere Gaspare Beretta,
di MARCO GIUSEPPE LONGONI
- Informazioni e spie negli stati sabaudi tra Seicento e Settecento: dinamiche, studi e prospettive di ricerca,
di FRANCESCO BIASI
- L'Ordine di Malta nella Seconda guerra di Morea attraverso i diari di viaggio del cavaliere fra' Afranio Petrucci, maggiore dei vascelli (1715-1717),
di MAURO DIFRANCESCO
- La battaglia di Petrovaradino. 1716,
di ADRIANO PAPO e GIZELLA NEMETH
 - «Una nazione assai ardata et azzardosa». Le forze navali inglesi nel bacino alto tirrenico al tempo della guerra di Successione austriaca,
di SAMUELE VIRGA
- Uomini che scrivono e parlano come operano, e come sentono. Eloquenza politica e retorica militare nelle riflessioni di Francesco Algarotti,
di DENISE ARICÒ
- People at arms and soldiers in Lefkada during the Septinsular Republic (1801-07),
by SEVASTI LAZARI
- La difficile mise sur pied des Tirailleurs du Pô,
par BRUNO PAUVERT
- Le gendarmerie dei principati di Lucca e Piombino e di Benevento e Pontecorvo,
di PIERO CROCIANI

Prospettive. • Nelson and the Naval Crisis of 1790s, by JEREMY BLACK

Recensioni / Reviews

- BÉATRICE HEUSER, *War A Genealogy of Western Ideas and Practices*
(by LUCA DOMIZIO)
- JEREMY BLACK (ed.), *Global Military Transformations: Change and Continuity, 1450-1800*
(di COMESTOR)
- MARK FISSEL (Ed.), *The Military Revolution and Revolutions in Military Affairs*
(di FEDERICO MORO)
- ALEXANDER QUERENGÄSSER, *Before the Military Revolution. European Warfare and the Rise of the Early Modern State 1300-1490*
(by MARK CHARLES FISSEL)
 - GIAMPIERO BRUNELLI (cur.), Dimensioni e problemi della ricerca storica, 2/2022. Sezione monografica: *La rivoluzione militare dell'età moderna*
(di MARCO MOSTARDA)
- SVANTE NORRHEM & ERIC THOMSON, *Subsidies, Diplomacy, and State Formation in Europe, 1494-1789. Economies of Allegiance*
(di STEFANO CATTELAN)
- GHEORGIOS THEOTOKIS and Aysel YILDIZ, *A Military History of the Mediterranean Sea*
(by EIRINI VRETTOU)
- ALEXANDRE JOUBELIN, *Par le fer et par le feu. Combattre dans l'Atlantique (XVIe-XVIIe siècles)*
(di STEFANO CATTELAN; par ROBERTO BARAZZUTTI)
- FRANCESCO FRASCA, *Il sorgere delle potenze atlantiche. Mercantilismo e guerra*
(di ANTHONY CISFARINO)
 - ANTONIO VIOLANTE, *Giovanni Caboto. El gran ammirante verso il sogno del Catai*
(di COMESTOR)
- OLIVIER CHALINE, *Apprendre la mer. Au temps de la voile en France XVIIe-XVIIIe*
(par ROBERTO BARAZZUTTI)
 - ALESSANDRO METLICA ed ENRICO ZUCCHI (cur.), *La res publica di Galeazzo Gualdo Priorato (1606-1678)*
(di CHIARA SILVAGNI)
 - MARIA DEL PILAR MESA CORONADO, *Fuerzas Terrestres del Reino de Sicilia 1665-1700*
(by CHRISTOPHER STORRS)
- BRUNO MUGNAI, *Armies of the Italian States 1660-1690*
(di COMESTOR)
 - CARLA BENOCCHI, *L'ultima Lega Santa 1683-1691. Dalla liberazione di Vienna alla Transilvania e alla riconquista cristiana della Morea e dei Dardanelli nel Diario romano di Carlo Cartari*
(di ANTHONY CISFARINO)
- STEFANO SANTAGATA, *I Montecuccoli. I Successioni feudali e patrimoniali*
(di PAOLO CARRARO)
- FABIO FIORENTIN, *Luzzara 1702. La battaglia di Ferragosto*
(di FRANCESCO BIASI)
 - RODOLFO TERRAGNO, *Maitland & San Martín - Cesáreo Jarabo Jordán, El fin del imperio de España en América. El imperio inglés contra el español*
(por ISRAEL VIANA)
- JESÚS CHAPELA REY, *Medallas y órdenes de las guerras napoleónicas y revolucionarias 1792-1815*
(by JONATHAN IACOBO BAR SHUALI)
- PAOLO PALUMBO, *Da Venaria a Saumur. Gli ussari piemontesi e il 26° Cacciatori a cavallo*
(di VIRGILIO ILARI)
- AAVV, *La cartografia italiana in età napoleonica (1796-1815). Mappe atlanti e manuali per il disegno del territorio*
(di SIMONETTA CONTI)
- LUCA GANDINI, *Rivoli e il suo duca. André Masséna*
(di COMESTOR)
- LUCA GANDINI, *Rivoli Storia di un Monumento*
(di COMESTOR)