

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

N. 7
2026

Fascicolo 27. Luglio 2026
Storia Militare Moderna

a cura di
GIAMPIERO BRUNELLI



Società Italiana di Storia Militare

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

Legal Editor (dir. responsabile Gregory Alegi **Ed. executive (comitato di redazione):** Viviana Castelli, Alessandro Carli, Emiliano Bultrini, Francesco Biasi, Francesco Pellegrini.

Special appointee for Intl cooperation: Dr Luca Domizio.

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

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

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

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare

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

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

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

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



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma

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

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare

(www.societaitalianastoriamilitare@org)

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

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

www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 979-12-5669-424-2

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

N. 7
2026

Fascicolo 27. Luglio 2026
Storia Militare Moderna

a cura di
GIAMPIERO BRUNELLI



Società Italiana di Storia Militare



Vienna, Monumento equestre al Principe Eugenio di Savoia, particolare.
Foto Haeferl, CC SA 3.0 Austria Wikimedia Commons

Genova contro i Barbareschi: una piccola lunga guerra mediterranea (XVI-XVIII sec.)

di EMILIANO BERI

ABSTRACT. The Republic of Genoa, from 1528 to 1797 – that is, throughout the entirety of its existence – waged a continuous, small maritime war against the Barbary corsairs. This was a defensive conflict, conducted through the fortification and militarization of the coastline and adjacent inland areas, the deployment of naval forces to intercept corsair vessels and protect merchant shipping, the provision of means of self-defense for merchantmen, and the ultimately unsuccessful pursuit of independent diplomatic settlement. It was a small maritime war that constituted one of the central pillars of the defense policy of a state for which the sea held a position of primary importance, both geographically and economically.

KEYWORDS. REPUBLIC OF GENOA, BARBARY CORSAIRS, SMALL WAR, COASTAL DEFENSE, NAVAL FORCES, SELF-DEFENSE, MEDITERRANEAN

Introduzione

La corsa barbaresca ha segnato profondamente il Mediterraneo d'età moderna. Tra il XVI secolo e la Restaurazione la sua presenza, capillare e permanente, ha influenzato, in forme e modi differenti, i traffici commerciali, la politica navale, l'organizzazione militare, le relazioni internazionali, l'economia e la geografia di popolamento dei paesi cristiani affacciati sul Mediterraneo. Non solo, nell'ambito dei traffici marittimi ha inciso profondamente sulle pratiche armatoriali, assicurative, cantieristiche e di navigazione, sulle forme di autodifesa individuali e collettive, sugli importi e sulla competitività dei noli e sulla vita di chi lavorava sul mare e ne popolava i margini.

È stato un fenomeno plurisecolare, la cui parabola è caratterizzata da un apice collocato tra gli anni successivi la battaglia di Lepanto (1571) e l'inizio della

guerra di Candia (1645), da una minore intensità nella seconda metà del Seicento e da una fase di declino nel corso del Settecento (con un sussulto finale nell'età delle guerre della Rivoluzione e napoleoniche). Un declino che, tuttavia, non è stato tale ovunque, perché i corsari hanno continuato a colpire i sudditi di quei pochi stati che non avevano negoziato accordi di pace coi loro «sovrani»¹.

È stata una piccola guerra marittima, navale e anfibia, concentrata nella buona stagione (compresa tra aprile e ottobre), in gran parte estranea alle guerre convenzionali (sebbene nata e cresciuta nel ventre dello scontro pluridecennale tra Asburgo di Spagna e Impero ottomano)². Ha vissuto di vita propria, quale somma di conflitti a scopo economico combattuti, indipendentemente dal volere del Sultano di Costantinopoli, contro una molteplicità di stati europei, attraverso la dimensione operativa della rapina, della razzia, dell'incursione e della scorreria; ossia, in generale, dell'azione capillare a bassa intensità condotta contro obiettivi remunerativi³.

I suoi attori sono stati i corsari di Algeri, Tunisi e Tripoli, città marittime di lunga tradizione, poste a guida di governatorati ottomani nati nel corso del Cinquecento e divenuti, tra Seicento e Settecento, organismi statuali di fatto autonomi, solo labilmente sottoposti alla sovranità del Sultano, tanto da essere definiti, nelle fonti europee, «Reggenze». L'autonomia ha comportato in primo luogo la possibilità di avere una politica estera indipendente. Decidere con chi essere in guerra e con chi sottoscrivere trattati di pace, soddisfacendo così una necessità cruciale correlata alla natura della corsa, perché questa era tale, ossia azione predatrice legittima (a differenza della pirateria), solo se collocata all'interno di un conflitto.

Era quindi interesse dei «sovrani» di Algeri, Tunisi e Tripoli essere in guerra

1 Salvatore BONO, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi, Perugia, 2005, pp. VII-VIII, 6 e 25.

2 Sulla guerra tra Asburgo di Spagna e Impero ottomano del XVI secolo: Fernand BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino, 2010; Arturo PACINI, *Desde Rosas a Gaeta. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo del XVI secolo*, Angeli, Milano, 2013; Phillip WILLIAMS, *Empire and Holy War in the Mediterranean. The galley and maritime conflict between the Habsburgs and Ottomans*, I.B. Tauris, London, 2015; Marco PELLEGRINI, *Guerra Santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Il Mulino, Bologna, 2015.

3 Salvatore BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano, 1993, pp. 134-135.

col maggior numero possibile di stati cristiani, in modo da dare ai propri corsari molteplici possibilità di preda⁴. Da qui derivano sia la natura di conflitto permanente plurisecolare che ha connotato il fenomeno, sia lo strumento di difesa più efficace, adottato dagli stati cristiani a partire dal tardo XVII secolo: persuadere le Reggenze a sottoscrivere trattati di pace. Una persuasione attuata attraverso bombardamenti navali di Algeri, Tunisi e Tripoli, accompagnati, a volte, dalla proposta di pagamento di un donativo annuale quale parziale indennizzo per i mancati introiti derivanti dall'attività predatrice.

La negoziazione di un trattato di pace non era però una soluzione definitiva, andava stabilizzata: lo *status quo* doveva essere mantenuto in vigore, perché i «sovrani» delle Reggenze non di rado violavano gli accordi, o minacciavano di farlo, per ottenere un incremento del donativo o per riattivare la corsa. Per questo motivo gli stati cristiani cercavano di costruire proficue relazioni commerciali ed effettuavano periodiche azioni dimostrative a scopo dissuasivo, inviando squadre navali nelle acque nordafricane per palesare la minaccia di nuovi bombardamenti⁵.

4 Marco LENCI, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2006, pp. 13-14; Salvatore BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo: una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Il Mulino, Bologna, 2019, pp. 11-17.

5 BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 35-41; LENCI, *Corsari*, cit., pp. 61-71 e 102-103; Emiliano BERI, «Contro i corsari barbareschi. Una guerra permanente nel Mediterraneo d'età moderna», in AA. VV., *Storia dei Meditteranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870*, Edizioni di storia e studi sociali, Ragusa, 2019, pp. 289-292.

Nel 1717 la Giunta di Marina della Repubblica di Genova sintetizzava così i fattori a cui era connessa la buona riuscita di quella che si può definire come “strategia del trattato di pace”: «Detti Barbareschi, ritraendo tutto il loro vantaggio dal corseggiare, ricusano di accomodarsi alla pace con un Principe che non ha forze marittime per contenerli, e che non ha con essi una corrispondenza di traffico di loro vantaggio» (ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA – d'ora in poi ASGE –, *Archivio Segreto* n. 1689, 14 dicembre 1717). Ancora nel 1820 i trattati firmati da Svezia e Danimarca con le Reggenze prevedevano il pagamento di un donativo annuale quale prezzo per il mantenimento della pace. Nello stesso momento Gran Bretagna, Francia, Paesi Bassi e Stati Uniti puntavano, al contrario, sulla deterrenza navale (ARCHIVIO DI STATO DI TORINO – d'ora in poi d'ora in poi ASTo – *Sezione Corte, Materie Militari, Marina e Ammiragliato*, m. 1, 31 agosto 1820).

In merito ai trattati di pace sottoscritti da diversi stati europei con le Reggenze barbaresche nel corso del XVIII secolo rimando a: Giorgio Toso, *«Una pace solida e sincera». Raccolta di trattati tra stati europei e reggenze barbaresche nel XVIII secolo*, Palermo University Press, Palermo, 2025.

Genova e il problema barbaresco

Il ricorso al trattato di pace fu una soluzione non estranea all'orizzonte politico genovese. Venne vagliata, senza risultati, nel primo quarto del Settecento, prendendo in considerazione sia l'opzione di raggiungere un accordo con Algeri, Tunisi e Tripoli attraverso la mediazione del Sultano ottomano, sia quella di inserire la Repubblica nei negoziati tra le Reggenze e gli Asburgo d'Austria⁶. Genova, in quel momento, era in guerra con i barbareschi ormai da due secoli e il mancato raggiungimento della pace mantenne inalterata la situazione fino all'annessione della Repubblica alla Francia napoleonica (1805) e ai domini del re di Sardegna (1815). È vero che nel Settecento l'azione predatrice barbaresca, come ho già sottolineato, perse slancio, ma il motivo va individuato nella riduzione del numero degli obiettivi a disposizione dei corsari, a causa del proliferare dei trattati di pace, non in una loro minore aggressività. Il numero dei bastimenti diminuì, la presenza fu meno intensa, ma l'azione predatrice si concentrò contro gli stati privi di trattati, assumendo in questi casi una configurazione non dissimile rispetto al passato per impatto e rilevanza.

Per Genova, quindi, quello barbaresco è stato un problema di lungo periodo e di persistente intensità; un problema trasversale alla maggior parte degli ambiti d'azione dello stato. Un problema che impattava in primo luogo su chi abitava lungo i litorali e su chi viveva di mare. Tra XVI e XVIII secolo l'attività marittima era una componente ancora consistente dell'economia genovese e, diversamente da quanto ha recitato in passato un consolidato luogo comune storiografico, tutt'altro che in declino. Era decisamente vitale⁷, tanto da fare della questione barbaresca un tema centrale della politica internazionale, militare e navale della Repubblica.

6 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1689, 4 e 23 dicembre 1716, 29 ottobre e 14 dicembre 1717. Sui tentativi fatti da Genova per intavolare trattative con le Reggenze: Onorato PASTINE, «Genova e le Reggenze di Barberia nella prima metà del Settecento», *Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale*, 11 (1959), pp. 125-155 e ASGE, *Archivio Segreto*, n. 2173.

7 Lo studio del mondo marittimo genovese tra XVII e XVIII è stato di recente un filone particolarmente fecondo. Rimando ai contributi di Luca Lo Basso e Paolo Calcagno riportati nella bibliografia.

Strategie e pratiche di difesa

Un problema di lungo periodo in materia di sicurezza ha comportato l'attuazione di strategie e pratiche di difesa anch'esse di lungo periodo. Ma né il problema né, di conseguenza, la risposta hanno avuto sempre la stessa configurazione. La riflessione che voglio proporre si concentra in prima battuta sulle persistenze e sulle discontinuità che hanno caratterizzato l'approccio alla difesa dalla corsa barbaresca in due diverse fasi della storia genovese: la prima compresa tra il 1528 – l'anno dell'accordo tra Andrea Doria e Carlo V e della nascita della Repubblica oligarchica – e il 1684, l'anno del bombardamento di Genova da parte della flotta di Luigi XIV; la seconda tra il 1684 e il 1797, il momento in cui la Repubblica oligarchica cessò di esistere.

Questa suddivisione è correlata alla collocazione della Repubblica in due differenti contesti politici e geostrategici. Tra 1528 e 1684 Genova è stata una componente peculiare della monarchia composita e policentrica degli Asburgo di Spagna. Una componente di primo piano sotto il profilo finanziario, marittimo-commerciale e navale, indipendente ma simbioticamente connessa al sistema imperiale degli *Austrias*. In questa fase la sua strategia di difesa dalla corsa barbaresca è stata parte organica di quella propria della monarchia ispano-asburgica⁸.

A partire dal terzo quarto del Seicento i legami politici con la monarchia degli *Austrias* si sono dapprima allentati, per poi venire recisi dal bombardamento navale francese del 1684⁹. La nuova collocazione di Genova nella sfera d'influenza della Francia sotto il profilo politico è stata decisamente meno organica, con una posizione, per così dire, d'orbita esterna, oscillante e con una significativa tensione verso la neutralità. Senza più un legame stabile con un «interlocutore capace di tutelare il piccolo e debole stato genovese»¹⁰, le strategie attuate per far fronte al problema barbaresco hanno assunto un carattere individuale, privo della connessione sistemica con una grande potenza, ossia di quella connotazione che aveva caratterizzato in forma predominante la fase precedente. In un contesto, quello post-1684, in cui la Francia ha scelto la via della sottoscrizione di trattati di pace con le Reggenze, Genova ha dovuto far da sé. I sovrani francesi hanno

8 Sui rapporti tra Genova e la monarchia degli *Austrias* rimando a: AA. VV., *Génova y la monarquía hispánica (1528-1713)*, Società ligure di Storia Patria, Genova, 2011.

9 Claudio COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, Utet, Torino, 1978, pp. 335-354 e 419-434.

10 Paolo CALCAGNO, *La Repubblica di Genova*, Il Mulino, Bologna, 2026, p. 105.

risolto il problema barbaresco per i propri sudditi, lasciando che i genovesi se la sbrigassero da soli.

Nel XVI secolo Carlo V e Filippo II avevano adottato un approccio differente, coinvolgendo i genovesi nella loro strategia di risoluzione del problema: conservare, di fronte all'offensiva ottomana, il sistema dei presidi costruito dalla Castiglia tra 1497 e 1511 sulla costa nordafricana¹¹. Era stata una strategia fallimentare, naufragata definitivamente nel 1574 con la conquista ottomana di Tunisi, ma nondimeno significativa, nell'ambito della quale l'apporto genovese era stato rilevante in termini di capitali, galee, navi, personale marittimo e quadri di comando. Inoltre, all'interno del complesso imperiale asburgico aveva preso corpo un sistema di difesa comune dello spazio marittimo ispano-italiano, che integrava le risorse della monarchia e dei suoi alleati. Era formato da fortificazioni costiere (che in Italia coprivano i litorali dei domini asburgici e quelli genovesi, sabaudi, toscani e pontifici) e forze navali (le squadre di galee della flotta regia con base a Barcellona, Genova, Napoli e Palermo-Messina, e le squadre del duca – poi granduca – di Toscana, della Repubblica di Genova, dello Stato pontificio, del duca di Savoia e dell'Ordine di Malta). Un sistema composito e policentrico come quello della monarchia di cui era espressione.

A partire dai decenni successivi al 1684, al contrario, i genovesi hanno dovuto cavarsela da soli. Hanno tentato infruttuosamente – come ho già accennato – la via della negoziazione e hanno fatto sistematicamente ricorso ai tradizionali strumenti di difesa passiva: polizia marittima (pattugliamento e operazioni di contro-corsa), presidio militare dei litorali, raccolta di informazioni e pratiche di autoprotezione. Quest'ultima con declinazioni differenti, tra le quali spicca l'accesso alla sicurezza garantita dai trattati di pace sottoscritti da altri stati (primi fra tutti la Francia e la Gran Bretagna) attraverso il mimetismo di bandiera, ossia l'utilizzo, da parte dei bastimenti mercantili, di vessilli stranieri.

Se si eccettua l'autoprotezione, si tratta di strumenti analoghi a quelli adottati in precedenza. Ma solo in parte, perché le due grandi fasi temporali scandite dal 1684 sono caratterizzate, oltre che dalla diversa collocazione internazionale di Genova, anche da una differente configurazione del problema. Nel Cinquecento e nella prima metà del Seicento la corsa barbaresca si è manifestata sia nella forma della scorreria anfibia contro i borghi costieri, sia in quella dell'azione predatrice

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



Torre di Santa Manza (o Sant'Amanza), Corsica. Tipica torre rotonda costiera da avvistamento e segnalazione (ASGE, Corsica n. 548)

in mare contro i legni mercantili. Tra metà Seicento e fine Settecento non più. L'ultima grande incursione anfibia contro le coste liguri è stata organizzata nel 1637. Da questo momento, per Genova, il problema si è configurato unicamente come azione predatrice contro la navigazione mercantile. Per questo motivo dalla metà del XVII secolo la strategia difensiva si è concentrata sull'obiettivo di fornire protezione al traffico marittimo. Non che prima questo scopo fosse assente, tutt'altro, ma era subordinato alla necessità di difendere le coste dalle incursioni anfibie, perché era questa la forma più drammaticamente impattante della corsa. Ora, per effetto del ribaltamento delle gerarchie, la protezione della navigazione emerge quale obiettivo preminente.

Difesa statica e difesa mobile

Per analizzare la configurazione delle strategie e degli strumenti di protezione dalla corsa è utile assumere quale punto di riferimento i due modelli proposti da Alberto Tenenti per il complesso imperiale degli *Austrias* e per la Repubblica di Venezia nel XVI secolo. Il primo, quello asburgico, statico e terrestre, con le fortificazioni litoranee e le truppe di presidio quali elementi dominanti. Il secondo, quello veneziano, mobile e marittimo, incardinato sulla forza navale¹².

I due modelli erano figli della geografia. Venezia doveva proteggere in primo luogo l'Adriatico, un golfo con una stretta imboccatura d'accesso presidiata da Corfù (principale base navale avanzata della Serenissima) e ricco, lungo la costa dalmata, di porti e approdi. Uno spazio che ben si adattava a essere protetto da squadre di galee, con gli elementi terrestri presenti ma collocati in posizione subordinata.

La configurazione marittima dei domini degli *Austrias* era del tutto differente: copriva l'intera estensione del Mediterraneo centrale e occidentale, dal mar Ionio fino a Gibilterra, con la Sicilia, la Sardegna, le Baleari e l'Andalusia collocate a breve distanza dalle basi dei corsari. Uno spazio enorme, profondo e aperto, con litorali esposti e vulnerabili e con numerose e ampie bocche d'accesso impossibili da presidiare: non difendibile, quindi, utilizzando le forze navali quale

12 Alberto TENENTI, «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in Antonello MATTONE e Piero SANNA (a cura di), *Alghero, la Catalogna e il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX sec.)*, Gallizzi, Sassari, 1994, pp. 311-318.

strumento principale.

I modelli proposti da Tenenti sono accomunati da due fattori. Il primo è la passività, perché in entrambi i casi l'iniziativa era lasciata ai corsari e la difesa si configurava, esclusivamente, come reazione. Il secondo è l'obiettivo: proteggere i litorali dalle scorrerie anfibie. Tenenti si è concentrato su questa dimensione del problema, dominante nel XVI e in almeno parte del XVII secolo ma, come ho già detto, non unica. Dopo la conclusione della guerra tra Asburgo di Spagna e Impero ottomano (1578) la corsa ha assunto le caratteristiche di un conflitto permanente a scopo economico combattuto da Algeri, Tunisi e Tripoli contro tutti, nel quale l'incursione a terra ha perso progressivamente terreno a favore della cattura di bastimenti mercantili, portando, in meno di un secolo, al ribaltamento della gerarchia tra le due forme.

La spiegazione va individuata nella compresenza di due fattori: lo sviluppo dei sistemi di difesa costiera e la vitalità dei traffici marittimi. Anche un'organizzazione qualitativamente modesta – com'era quella della difesa litoranea locale, incardinata su piccole fortificazioni presidiate da milizie territoriali – poteva essere efficace di fronte a incursioni condotte a mero scopo economico. Per avere una sufficiente capacità di resistenza contro azioni su piccola scala come le scorrerie anfibie – che non comprendevano il dispiegamento di forze consistenti e l'utilizzo di artiglieria d'assedio, e dovevano essere condotte in tempi ristretti – non erano necessarie grandi fortificazioni e guarnigioni di truppa regolare.

La presenza di una difesa efficace comportava, per i corsari, un potenziale incremento di costi e rischi (maggiori risorse da impegnare e più elevate probabilità di subire perdite); e per un'attività economica, finalizzata al profitto, il contenimento dei costi era un elemento essenziale¹³. Lo sviluppo dei sistemi di difesa costiera ebbe, quindi, effetto dissuasivo, indirizzando la corsa verso obiettivi meno onerosi, disponibili in grande quantità: i bastimenti mercantili. Anche in questa tipologia di azione le imprese dai costi elevati, con impiego di risorse cospicue e rischio di subire perdite consistenti, non erano assenti – erano tali, ad esempio, gli assalti portati ai convogli – ma la vitalità dei traffici marittimi offriva una varietà notevole di possibili prede vulnerabili tra cui scegliere, e più l'obiettivo era vulnerabile, minori erano i costi.

13 BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 125.

Per effetto dello sviluppo dei sistemi difensivi litoranei, quindi, la cattura di legni mercantili divenne via via più conveniente e andò a occupare sempre più spazio a scapito della scorreria anfibia. Le relazioni prodotte a metà Seicento dalla Giunta di Marina – uno degli organi del governo genovese deputato agli affari marittimi – ci parlano di questo fenomeno¹⁴. Si tratta di un cambiamento cruciale di configurazione della corsa barbaresca, che non riguardò solo il caso genovese, anche se altrove fu meno intenso. Nelle aree più vicine alle basi di partenza dei corsari – la Sicilia, la Sardegna e il Mezzogiorno continentale – le incursioni anfibie furono sì meno frequenti e di dimensioni ridotte, ma non cessarono. Se tra XVI e XVII secolo i catturati in una singola azione si contavano a centinaia – in rari casi, forse, a migliaia – nel Settecento l'ordine di grandezza, tranne pochi episodi, scese a non più di qualche decina¹⁵.

Per quanto concerne il caso genovese, il mutamento fu più marcato per il Dominio di Terraferma (la Liguria) e meno per la Corsica, perché questa era maggiormente esposta e caratterizzata da una minore densità delle fortificazioni litoranee. Le due Riviere liguri, al contrario, erano distanti dalle basi di partenza dei corsari (nel golfo di Genova si trova il punto più a nord del Mediterraneo occidentale) ed erano protette da un cordone di fortificazioni particolarmente fitto, realizzato per lo più tra metà Cinquecento e primo Seicento. Era formato da torri e castelli pubblici, da edifici fortificati religiosi (conventi e chiese, con queste ultime adibite a luogo di rifugio per la popolazione) e privati (case-torri e ville munite di torri) e veniva presidiato da forze – organizzate nella milizia territoriale – mobilitabili rapidamente e capaci di reagire in tempi brevi¹⁶.

L'eccezionale densità del sistema fortificatorio e la possibilità di reazione rapida da parte delle milizie sono peculiarità connesse all'eccezionale densità di popolamento delle Riviere liguri¹⁷. Un litorale capillarmente punteggiato di borghi era caratterizzato da una significativa densità fortificatoria. Lungo coste meno

14 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1667, vari documenti; n. 1668, 28 marzo 1661, 17 e 27 marzo 1662; n. 1668, Incerto, parla di rimediare al danno che li Turchi minacciano di fare; n. 1670, Relazione della Giunta di marina.

15 BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 148-151; BONO, *Lumi e corsari*, cit., pp. 25-40; LENCI, *Corsari*, cit., pp. 46.

16 Sulla milizia territoriale della Repubblica di Genova: Paolo GIACOMONE PIANA, Riccardo DELLEPIANE, *Militarium*, E. Ferraris, Savona, 2004, pp. 80-102.

17 BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, cit., p. 134.

fittamente popolate – quali erano quelle della Toscana, dello Stato pontificio e del Mezzogiorno continentale, della Sicilia, della Sardegna e della Corsica, per restare nell'ambito geografico italiano – le fortificazioni, principalmente torri, erano sì in vista l'una dell'altra, a formare un cordone continuo, ma si trovavano per lo più distanti tra loro e, soprattutto, molto spesso erano isolate dai centri abitati, ossia lontane dai luoghi di mobilitazione della milizia. Erano presidiate da pochi uomini e in caso di attacco l'arrivo di rinforzi richiedeva tempo.

Lungo le due riviere liguri la presenza di torri, castelli e altre opere di difesa (pubbliche, ecclesiastiche e private) era molto più densa. Nei tratti di costa che separavano i centri abitati si diradava, ma si trattava di spazi brevi. Nessuna fortificazione, per quanto isolata, era collocata a grande distanza da un borgo e in caso di allarme poteva essere soccorsa in tempi relativamente brevi. Non solo, quando un borgo veniva attaccato, le milizie di quelli vicini potevano accorrere in aiuto. In più molti borghi erano murati. Si trattava principalmente di vetuste mura medievali, ma erano nondimeno efficaci contro i corsari, perché in una scorreria anfibia l'utilizzo di pezzi d'artiglieria in grado di aprire breccie nelle mura era o assente o quantomeno di modesta entità e i tempi rapidi dell'azione non erano compatibili con quelli di un assedio, anche in piccola scala.

Il numero preciso delle fortificazioni pubbliche, ecclesiastiche e private presenti lungo le Riviere liguri è sconosciuto. Un conteggio esaustivo non è mai stato fatto, ma l'eccezionale densità del sistema emerge sia dalle fonti archivistiche che dalle evidenze materiali¹⁸. Nella sola area del golfo di Diano, ad esempio, esistevano undici fortificazioni distribuite lungo tre soli chilometri di costa¹⁹. A tal proposito, è significativa la quasi totale assenza di un elemento caratteristico degli altri sistemi di difesa, ivi compreso quello della Corsica²⁰: i «cavallari», soldati a cavallo incaricati di pattugliare i litorali, coprendo i tratti privi di forti-

18 ASGE, *Sala Foglietta* nn. 1114 (lettere dei giurisdicenti del Dominio di Terraferma sullo stato delle fortificazioni e della milizia territoriale, 1583-1588) e 1144 (inventario delle artiglierie presenti nelle fortificazioni delle due Riviere del Dominio di Terraferma nel 1613).

19 Filippo ASTORI, «La poliedrica morfologia di un sistema difensivo costiero. Il caso del Golfo di Diano di fronte ai Barbareschi (secc. XVI-XVIII)», in Emiliano BERI (a cura di), *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell'età moderna*, Società italiana di storia militare, Roma, 2022, pp. 135-168.

20 Emiliano BERI, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2011, p. 88.

ficazioni²¹, e di agire quale forza di reazione rapida in caso di sbarco²². L'unico reparto di «cavallari» presente nel Dominio di Terraferma fu quello di Sarzana, attivo nel corso del XVI secolo (nel 1605 era già stato sciolto)²³. Questa peculiarità è senz'altro legata alla natura del territorio ligure – montuoso fino a ridosso della costa, con poche e sparute aree pianeggianti e povero di strade – che mal si prestava agli spostamenti rapidi a cavallo. Ma non va sottovalutata, quale spiegazione sinergica, la densità della cintura fortificatoria, che esimeva dalla necessità di avere reparti in grado di coprire grandi distanze in tempi contenuti.

Proteggere la navigazione

Il sistema fortificatorio ligure e quello còrso – meno denso ma comunque formato da un centinaio di torri, quattro piazzeforti e alcuni borghi murati – nel XVI secolo avevano preso corpo per far fronte in primo luogo alle scorrerie anfibie. Ma a partire dal medio Seicento, come ho già detto, la configurazione della corsa barbaresca mutò: la cattura di bastimenti mercantili divenne preminente rispetto all'incursione a terra. Questo cambiamento porta il discorso sulle forme di difesa fuori dai due modelli, statico e mobile, proposti da Tenenti. Ma lo fa solo in parte, perché lo scopo delle fortificazioni non era unicamente quello di far fronte alle incursioni anfibie: proteggevano anche i bastimenti in navigazione.

Verrebbe naturale pensare che per la protezione del traffico marittimo lo strumento dovesse essere esclusivamente mobile e navale, formato da legni da guerra incaricati di percorrere le stesse rotte su cui si muovevano i bastimenti, proteggendoli per via indiretta (scacciando i corsari, con azioni di caccia o attraverso l'effetto dissuasivo della loro presenza) o per via diretta, scortandoli. Non è così.

Lo strumento mobile non fu assente, tutt'altro. Tra il XVI e il XVIII secolo la Repubblica di Genova armò bastimenti di ogni tipo, sia statali che privati (mercantili noleggiati), connotati per lo più dalla presenza del remo come forma propulsiva alternativa o sinergica a quella fornita dalle vele. È vero che questi legni erano spesso utilizzati per missioni differenti da quelle proprie della difesa

21 ARCHIVIO DORIA GENOVA – d'ora in poi ADGE –, *Documenti Di Negro*, n. 155, 18 e 23 giugno 1593; ASGE, *Corsica*, n. 403, 12 febbraio 1647.

22 BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 166.

23 ASGE, *Sala Foglietta*, n. 1215, 8 agosto 1605, Ricordi per Sarzana e per La Spezia presentati a sua Serenità in particolare da un Gentiluomo.

dai corsari, ma anche quando salpavano per trasportare dignitari, truppe, denaro o merci, se incontravano bastimenti barbareschi e le condizioni erano favorevoli tentavano di catturarli²⁴. In aggiunta, la loro presenza in mare poteva avere effetto dissuasivo e assicurava le popolazioni dei borghi costieri e gli equipaggi dei mercantili in navigazione, manifestando la presenza dello stato. Infine, il trasporto di dignitari, merci e denaro su bastimenti da guerra rappresentava una forma di protezione diretta di ciò che doveva muoversi via mare.

Le forze navali erano, quindi, uno degli strumenti di difesa dalla corsa, e non mancavano di essere efficaci, per quanto possibile in relazione al rapporto tra dimensione dello spazio da proteggere e risorse disponibili. Lo furono nel XVI secolo, quando Genova era componente del sistema imperiale spagnolo e le sue acque venivano protette dalla flotta degli Asburgo (la cui consistenza variò nel corso del secolo, dalle circa sessanta galee di Carlo V e Andrea Doria alle oltre centoquaranta degli anni immediatamente successivi la battaglia di Lepanto, con venti-venticinque galee di base a Genova)²⁵. Lo furono anche nei due secoli successivi, ma in una configurazione differente a partire dal momento in cui la collocazione di Genova nel sistema ispano-asburgico venne meno.

Nei poco più di cento anni compresi tra il 1684 e il 1797 il compito di controllare lo spazio marittimo passò dalla flotta degli Asburgo di Spagna a quella di Genova, che fino a quel momento aveva contribuito ma in forma minore perché di esigua consistenza numerica. Era una forza navale modesta, formata dallo «stuolo di galee» – il cui organico oscillò tra otto unità ad inizio Seicento, sedici a metà secolo, sei ad inizio Settecento e tre nell'ultima fase di vita della Repubblica – e, nella seconda metà del Seicento, dai «galeoni» del «Nuovo Armamento», una piccola squadra di navi di linea formata da un massimo di quattro unità²⁶.

24 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1666, 29 maggio e 18 novembre 1653; n. 1668, Relazione di Ippolito Centurione; n. 1668, 28 agosto 1663; n. 1669, 30 giugno 1666; n. 1689, 6 aprile e 9 maggio 1718; n. 1693, Missione di tre galee fatta in Corsica; n. 1694, Diversi documenti sul pattugliamento relativi agli anni 1722, 1724 e 1725; n. 1697, Relazione circa missione di due galee in Corsica; n. 1699, 26 giugno e 20 ottobre 1732.

25 Arturo PACINI, «Le marine italiane», in Paola BIANCHI e Piero DEL NEGRO (a cura di), *Guerra ed eserciti nell'età moderna*, Il Mulino, Bologna, 2018, pp. 296-298.

26 Luca LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene, Milano, 2003, pp. 207-208; Emiliano BERI, «Per la difesa delli bastimenti nazionali. Genova e la protezione degli spazi marittimi in età moderna (XVI-XVIII sec.)», in Livio ANTONIELLI (a cura di), *La polizia nelle strade e nelle acque navigabili. Dalla sicurezza al-*

La capacità di controllo del mare di una flotta di queste dimensioni era ben poca cosa. I tentativi di accrescerla scandirono con regolarità il Seicento e il Settecento, attraverso il noleggio di legni mercantili e periodiche proposte di incremento dell'organico permanente, sistematicamente cadute nel vuoto²⁷. Di conseguenza, il rapporto tra risorse disponibili e spazio da controllare rimase sempre deficitario. E per quanto ben organizzata e assistita da un articolato sistema di raccolta e trasmissione di informazioni (incardinato sulla rete di torri di avvistamento liguri e còrse e sulle sedi consolari), fu sempre molto distante dall'essere uno strumento efficace, perché la sua presenza non poteva essere capillare nello spazio e nel tempo. Era una componente del sistema di difesa, ma non quella centrale.

La componente centrale era un'altra, quella statica: le fortificazioni costiere. Può sembrare strano che la protezione della navigazione fosse esercitata principalmente da uno strumento terrestre, ma le fonti sono chiare in merito. Per la seconda metà del Cinquecento, il Seicento e il Settecento le testimonianze sulla loro funzione quali strumenti di difesa dei legni mercantili dalla corsa barbaresca sono numerose: emergono più volte nelle proposte di costruzione di torri e castelli, nelle istruzioni per i comandanti delle guarnigioni e nelle relazioni, memorie e dispacci sugli affari marittimi²⁸. La portata della protezione era limitata, perché schiacciata sulla costa. Aveva una profondità marginale rispetto alle dimensioni dello spazio marittimo, ma era più che sufficiente quando i bastimenti facevano rotta seguendo i litorali e quindi potevano accostare verso terra in caso di pericolo.

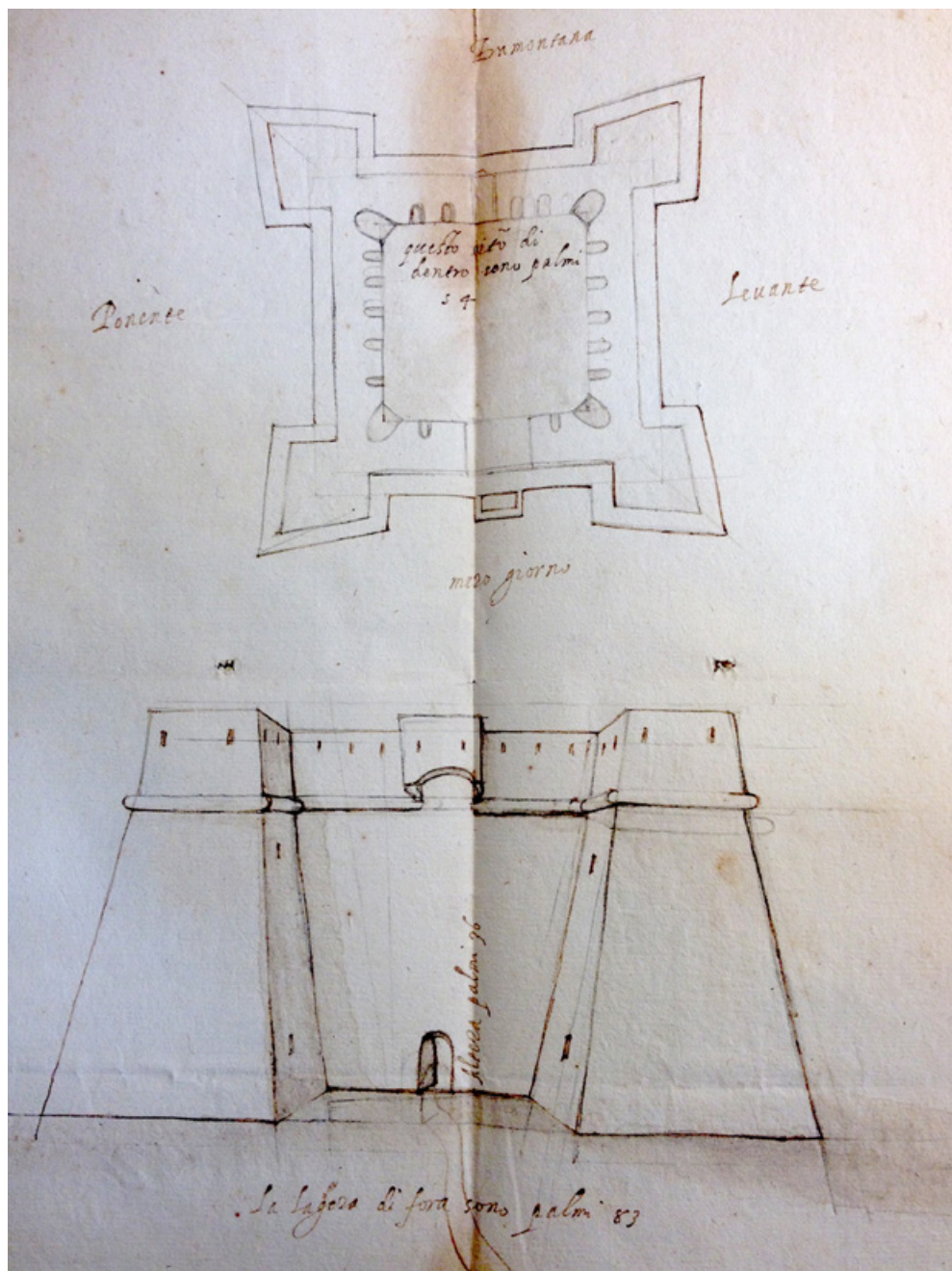
La navigazione nel Mediterraneo aveva proprio questa caratteristica: le imbarcazioni si muovevano per lo più in stretti corridoi di mare addossati alla costa. Fernand Braudel ne fa cenno per il XVI secolo e spiega che questa scelta era dettata anche dalla necessità di avere protezione contro i corsari²⁹. Far rotta lungo

la regolazione del traffico, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2018, pp. 171-172 e 175-176.

27 BERI, «Per la difesa delli bastimenti nazionali», cit., pp. 176-178.

28 BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, cit., p. 124; BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 82 e 126; BERI, «Per la difesa delli bastimenti nazionali», cit., pp. 170-180; ASGE, *Archivio Segreto* n. 1666, 12 marzo 1611; n. 1668, 30 ottobre 1663; n. 1670, Relazione della Giunta di marina; n. 1675, 19 agosto 1694; n. 1693, 4 agosto 1723, 7 giugno 1726 e 18 marzo 1728; n. 1693, Supplica dei pescatori e marinai di Bastia; n. 1693, Relazione della Giunta di marina circa il dritto delle tre torri di Corsica; n. 1693, Sul pagamento del dritto delle tre torri di Corsica; ASGE, *Corsica* n. 1061, 8 gennaio 1728; ASGE, *Intendenza generale di Genova* n. 327, 3 agosto 1815.

29 BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, cit., p. 100.



Fortino stellato di Boggio, Riviera di Ponente. Opera di presidio delle spiagge e di rifugio per la popolazione (ASGe, Sala Foglietta n. 1114)

i litorali dava la possibilità di mettersi rapidamente al sicuro in una baia, presso una spiaggia o in un altro approdo protetto dal tiro del cannone e di trovare rifugio a terra quando non restava altra soluzione che l'abbandono del bastimento e la fuga con i «caicchi» (le piccole imbarcazioni di servizio, utilizzate per vari scopi, tra cui il salvataggio e la fuga). Non solo, permetteva di avere accesso alle informazioni sulla presenza dei corsari, grazie al sistema di segnalazione delle torri di avvistamento – finalizzato non solo alla comunicazione tra una torre e l'altra e tra queste e i centri abitati, ma anche tra torri e bastimenti in navigazione – e ai «parlamenti» con i comandanti delle guarnigioni durante le soste negli scali³⁰. Se le forze navali non potevano essere presenti capillarmente nello spazio e nel tempo per fornire protezione alle imbarcazioni, in un contesto in cui queste si muovevano principalmente vicino alla costa, ecco che lo strumento in grado di garantire capillarità c'era: era la fortificazione costiera. In Liguria e in Corsica ogni tratto del litorale era coperto da una torre o da un castello: il sistema era continuo e copriva senza soluzione di continuità lo spazio in cui si sviluppavano le rotte.

E c'è di più, perché le fortificazioni proteggevano i legni mercantili anche in un'altra forma, indiretta, nel momento in cui venivano realizzate per presidiare approdi nei quali i corsari facevano scalo per rifornirsi, soprattutto d'acqua dolce. Allo scopo di dilatare il raggio d'azione spaziale e temporale delle crociere predatrici, i legni barbareschi sfruttavano sistematicamente punti d'appoggio collocati in luoghi disabitati lungo le coste italiane, spagnole e francesi. Presidiare

30 Una delibera del Magistrato di Corsica dell'11 febbraio del 1647, ad esempio, contiene l'istruzione per i capi delle torri di fornire ai bastimenti avvisi sulla presenza e i movimenti dei corsari (ASGE, *Corsica* n. 403). Una lettera del capitano di Levanto, del 31 agosto 1718, fa riferimento ai «soliti fuochi e segni per avviso de vascelli che navigano ad effetto che possano [...] ripararsi da vascelli barbareschi» (ASGE, *Archivio Segreto* n. 1689). Ancora nel luglio del 1815 una memoria dell'Ammiragliato degli Stati Sabaudi correlava l'utilità del sistema di segnalazione costiera alla protezione della navigazione dai corsari barbareschi: «lo stabilimento dei segnali sulle coste marittime è stato in ogni tempo conosciuto utile per la sicurezza dei naviganti delle potenze belligeranti e specialmente per quelli degli stati d'Italia che trovansi continuamente in guerra con le Reggenze barbaresche» (ASTo, *Sezione Corte, Segreteria di Stato e Ministero Affari Esteri*, Divisione 3, Rapporti con le autorità interne, Guerra e Marina, Lettere ricevute-copia-lettere-protocolli, Ammiragliato corrispondenza, m. 1446, Memoria concernente lo stabilimento dei segnali sulle coste del Ducato di Genova e Contado di Nizza, 5 luglio 1815). Sugli strumenti di comunicazione delle torri rimando a: BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 166.

con fortificazioni questi approdi era una misura efficace perché riduceva la loro capacità operativa. A metà del XVI secolo, ad esempio, la costruzione del borgo murato di Portovecchio, in Corsica, venne pianificata per controllare l'omonimo golfo abitualmente impiegato come scalo di rifornimento da galee e galeotte algerine³¹.

Infine, per comprendere appieno l'efficacia del sistema fortificatorio costiero nella protezione della navigazione dobbiamo guardare oltre lo spazio marittimo genovese. Le fortificazioni coprivano tutti i litorali europei del Mediterraneo centrale e occidentale. Era un sistema di protezione sovralocale e internazionale: le torri e i castelli napoletani, siciliani, toscani e spagnoli proteggevano i bastimenti genovesi quanto quelli liguri e còrsi, e viceversa. I bastimenti che approdavano in Corsica pagavano una tassa, il «dritto delle tre torri», istituita nel 1582 quale contributo per la copertura dei costi di servizio di torri e piazzeforti. Tutte le navi che solcavano le acque dell'isola godevano della loro protezione e per questo motivo dovevano contribuire alle spese necessarie a mantenerle operative³². Anche a Monaco dalla fine del XV secolo le imbarcazioni in transito dovevano pagare un «dritto» legittimato dalla stessa motivazione. Il porto era luogo di rifugio in caso di minaccia e quindi tutti dovevano farsi carico dei costi del suo sistema di difesa³³.

Anche le fortificazioni di uno stato neutrale – ossia di uno stato che aveva sottoscritto trattati di pace con le Reggenze – fornivano una forma di protezione, in relazione alle norme giuridiche che regolamentavano la corsa. Un bastimento barbaresco non poteva catturare un legno mercantile nemico nelle acque territoriali di uno stato neutrale; e queste erano delimitate dal «tiro del cannone» delle fortificazioni costiere. Durante le azioni di preda, l'artiglieria di torri e castelli effettuava dei tiri per verificare la posizione dei legni coinvolti. Per questo motivo

31 Antoine-Marie GRAZIANI, *Naissance d'une cité: Porto-Vecchio*, Piazzola, Ajaccio, 2014.

32 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1693, 4 agosto 1723, 18 marzo 1728; n. 1693, Stato formato dall'ill.ma et ecc.ma Giunta di Marina da portarsi al Minor Consiglio nella pretensione del Console Couttelet di venir esentati i bastimenti francesi dal pagamento del dritto delle tre torri di Corsica.

33 Emiliano BERI, *Le Rocher de Monaco et le Château de Dolceacqua: des forteresses seigneuriales dans le bassin méditerranéen de l'époque moderne*, en Alessandro CARASSALE (sous la dir. de), *Les Doria de Dolceacqua et les Grimaldi de Monaco. Cinq-centième anniversaire du pacte de fidélité du 3 novembre 1523*, Istituto internazionale di studi liguri, Bordighera, 2023, pp. 217-221.

i bastimenti mercantili navigavano abitualmente sotto costa anche lungo i litorali degli stati neutrali.

Non mancava, però, il rovescio della medaglia. La presenza di stati neutrali incrementava la capacità di proiezione spaziale e temporale dei legni corsari, perché questi potevano rifornirsi nei loro porti. Nel Settecento, ad esempio, le paci sottoscritte dalla Francia con Algeri, Tunisi e Tripoli comportarono per i bastimenti barbareschi la possibilità di far scalo in Provenza e in Linguadoca, con un conseguente incremento del loro raggio d'azione nelle acque spagnole e italiane³⁴. Effetto analogo produssero le paci col Granducato di Toscana tra 1748 e 1749. Non a caso nel 1768, nell'ambito delle trattative per la cessione della Corsica alla Francia, Genova chiese e ottenne che ai corsari fosse vietato l'accesso ai porti dell'isola³⁵.

L'efficacia delle fortificazioni litoranee quale strumento di protezione dalla corsa e il conseguente condizionamento prodotto nella scelta delle rotte, tale da contribuire a configurare la navigazione mediterranea come prevalentemente costiera – ossia di cabotaggio – è un elemento che, per il caso ligure, emerge da diverse fonti. È particolarmente significativa, tra le tante, una relazione scritta il 31 agosto 1820 dall'ammiraglio Des Genèys³⁶, comandante della flotta del re di Sardegna, perché si tratta di una fonte che parla delle scelte in materia di navigazione, mettendole in relazione con le forme di difesa dalla corsa barbaresca. Genova e la Liguria erano state annesse ai domini dei Savoia nel 1815 e l'anno successivo, grazie alla Gran Bretagna, il governo sabaudo aveva sottoscritto trattati di pace con Algeri, Tunisi e Tripoli. Per i legni mercantili liguri, quindi, la minaccia barbaresca era cessata³⁷.

Da parte delle Reggenze, il rispetto dei termini dei trattati si reggeva, come ho già spiegato, sulla dissuasione – con la marina da guerra quale deterrente –, o

34 ASGE, *Archivio Segreto* n. 2231, 24 novembre 1749.

35 ASGE, *Archivio Segreto* n. 2158, *Projet de convention entre le Roy et la République de Gênes*, 15 juin 1768 (ajouté à la main: 15 mai). Sul ruolo strategico della Corsica e dei suoi porti e rade nel Mediterraneo occidentale: Luca LO BASSO, «1768: la Corse disputée. Une île au coeur des stratégies navales méditerranéennes», in Erick MICELI (sous la dir. de), *La Corse et les Corses dans les tempêtes du XVIIIe siècle*, Spondi, Propriano 2026, pp. 55-77.

36 ASTO, *Sezione Corte, Materie Militari, Marina e Ammiragliato*, m. 1, 31 agosto 1820.

37 ASTO, *Sezioni Riunite, Ministero della Marina, Materiale*, m. 478, trattati con le potenze estere 1816-1825.

sul pagamento di un donativo annuale, oppure su entrambi. Il governo sabaudo nel 1816 aveva deciso di puntare sulla deterrenza, investendo risorse cospicue per dotarsi di una flotta che avesse un efficace potere dissuasivo, ma quattro anni dopo si profilò all'orizzonte un ripensamento. Nell'agosto del 1820 Des Geneys ricevette la richiesta di esprimere il suo parere su un progetto di riduzione del bilancio della marina militare. Rispose con la relazione del 31 agosto, evidenziando gli effetti negativi che il taglio avrebbe provocato. La capacità operativa della flotta sarebbe stata fortemente limitata, compromettendo il suo potere dissuasivo e, di conseguenza, la stabilità dei trattati sottoscritti con le Reggenze. La deterrenza era efficace se si disponeva di una marina di «forza sufficiente» e se la si poteva far «sovente comparire sulle coste» barbaresche. Così aveva agito dal 1816 la flotta sabauda ma con la riduzione del bilancio non avrebbe più potuto farlo. La deterrenza, quindi, sarebbe venuta meno. L'alternativa, pagare un donativo annuale alle Reggenze – come facevano in quel momento Danimarca e Svezia – non sarebbe stata di alcun vantaggio, perché l'esborso necessario avrebbe vanificato il risparmio prodotto dalla riduzione del bilancio. Una soluzione per mantenere in vigore i trattati andava però trovata: era una condizione vitale per la sicurezza dei traffici marittimi, che erano particolarmente redditizi per i sudditi liguri e per le casse del sovrano e non potevano essere protetti in altro modo.

A questo punto la relazione si concentra sul tema della navigazione. In caso di un rinnovato stato di guerra con i barbareschi, il traffico marittimo non avrebbe potuto godere di alcuna forma di protezione, perché i «bastimenti mercantili costrutti dopo la pace con le Reggenze, non essendo più adattati al cabotaggio, o sia navigazione di costa, sarebbero ben tosto preda di quei pirati». Ecco il punto che ci interessa: a partire dalla sottoscrizione dei trattati di pace, gli armatori liguri avevano iniziato a utilizzare un maggior numero di bastimenti d'altura, mentre prima possedevano principalmente mercantili adatti al cabotaggio. Il modo di navigare era cambiato per effetto della neutralizzazione della minaccia corsara.

Il contenuto della relazione di Des Geneys, quindi, ci dice molto su quanto la pratica del cabotaggio fosse correlata alla protezione che questo modo di navigare forniva nei confronti della corsa barbaresca, perché nel momento in cui la minaccia era cessata, le scelte in materia di navigazione e di tipologie di bastimenti commissionati ai cantieri erano mutate radicalmente nell'arco di soli quattro anni.

Protezione diretta e mimetismo di bandiera

Des Geneys considerava la flotta al suo comando, quindi, essenzialmente come un deterrente. Nella sua relazione è del tutto assente l'utilizzo delle forze navali come strumento di difesa passiva, ossia per la polizia marittima e la scorta ai convogli. Di quest'ultima forma di protezione dalla corsa non abbiamo ancora parlato. Per farlo è necessario abbandonare la dimensione della difesa dei bastimenti attraverso il controllo dello spazio marittimo in cui si muovevano. Dobbiamo adottare una prospettiva differente, non di protezione dello spazio ma delle navi al suo interno. E va aggiunta ancora un'ulteriore possibilità, di cui abbiamo già parlato: la protezione diretta delle merci e delle persone, imbarcandole su galee e navi da guerra o su bastimenti «armati in guerra e in mercanzia», mercantili dotati di una guarnigione di soldati fornita dallo stato per implementarne le capacità di autodifesa³⁸.

Navigazione convogliata, utilizzo di bastimenti «armati in guerra e in mercanzia» e imbarco delle merci su legni da guerra erano soluzioni complementari e sinergiche alla protezione dello spazio marittimo; ed erano efficaci, ma limitate per portata e impatto in quanto coinvolgevano una porzione minoritaria del traffico. La cronica riluttanza dei mercanti a sottostare alle rigide tempistiche dell'organizzazione dei convogli (che si traducevano in un incremento dei costi) e la scarsa disponibilità di bastimenti da guerra da utilizzare per il servizio di scorta penalizzavano il ricorso alla navigazione convogliata. L'esigua consistenza della flotta limitava anche la possibilità di utilizzare galee e galeoni per il trasporto di merci e persone. Infine, l'impiego di bastimenti mercantili «armati in guerra e in mercanzia» era quantitativamente contenuto, per lo più episodico e quindi di modesto impatto³⁹.

La strategia del trattato di pace era di gran lunga la forma di protezione più efficace. Non era soggetta ai limiti della difesa passiva e sollevava le forze militari,

38 In merito al trasporto di merci su legni da guerra rimando al recentissimo: Luca LO BASSO, Fausto FIORITI, «La pista di Braudel. Argento e vascelli sulla rotta tra Cadice e Siviglia nel XVII secolo», *Mediterranea. Ricerche storiche*, 66 (2026), pp. 171-212.

39 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1668, Incerto, parla di rimediare...cit.; n. 1668, 4 febbraio, 28 marzo, 21 aprile, 16 maggio e 17 giugno 1661, 17 marzo 1662, 27 febbraio 1672; n. 1670, 26 ottobre 1667; 26 gennaio 1670. Gian Carlo CALCAGNO, «La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento», in AA. VV., *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Istituto di storia moderna e contemporanea-CNR, Genova, 1973, pp. 267-392.



«Modello di nave da guerra che usano fare gli olandesi». La *Capitana* della squadra di navi di linea del «Nuovo Armamento», la cui costruzione fu commissionata ai cantieri olandesi di Texel (ASGe, *Archivio Segreto* n. 1666)

navali e terrestri, dai compiti onerosi che questa comportava. Che si trattasse della soluzione migliore lo dimostra la sua diffusione tra la fine del XVII e l'inizio del XIX secolo. Nel 1816, quando il mondo marittimo genovese poté giovarne grazie al governo sabaudo – e ai britannici, dal momento che furono loro a bombardare Algeri, inserendo poi Torino nei successivi negoziati con le tre Reggenze – la lista degli stati che l'avevano adottata era molto lunga. Si trattava di una soluzione efficace quanto la conquista delle basi corsare nel Nord Africa – la via tentata, senza successo, dagli Asburgo di Spagna nel XVI secolo e dalla Spagna borbonica, in forma ridotta, nel 1775 – ma, rispetto a questa, aveva il pregio di essere molto meno dispendiosa.

Inizialmente, nel XVII secolo, era stata necessaria un'apprezzabile forza navale per metterla in atto. Lo strumento per costringere gli stati barbareschi a negoziare un trattato era il bombardamento navale e nel Seicento questi dispone-

vano di flotte tutt'altro che trascurabili: attaccarli con successo dal mare non era cosa da poco⁴⁰. Pertanto, in una prima fase la strategia del trattato fu alla portata solo delle tre maggiori potenze navali europee: l'Inghilterra, le Province Unite e la Francia. Queste, peraltro, ottennero successi altalenanti e dovettero unire all'uso della forza il pagamento di un donativo annuale.

Nel secolo successivo la dimensione delle flotte barbaresche diminuì⁴¹, pertanto lo *status* di grande potenza navale non fu più una condizione necessaria. A Inghilterra, Francia e Province Unite si aggiunsero Danimarca, Svezia, Impero, Portogallo, Spagna, Stati Uniti e Amburgo⁴².

In questo contesto gli stati italiani occupano un posto a sé. Per ricorrere alla strategia del trattato era necessaria una marina militare capace di effettuare azioni incisive contro le capitali barbaresche oppure la disponibilità a sborsare somme consistenti per pagare il donativo annuale. Entro lo spartiacque della Rivoluzione francese, la Repubblica di Venezia fu l'unica a ricorrere all'uso della forza (contro Tripoli negli anni 1764-66 e contro Tunisi tra 1783 e 1792). I regni di Napoli e di Sicilia e il Granducato di Toscana usufruirono degli accordi negoziati dagli Asburgo d'Austria negli anni 1725-1727 (Napoli e Sicilia) e 1748-1749 (Toscana)⁴³. Per quanto riguarda il caso napoletano e siciliano i Borbone – sul trono dal 1734 – cercarono di proseguire la strategia avviata dagli Asburgo, stipulando un trattato con Tripoli (1741)⁴⁴. Nel 1816, grazie alla Gran Bretagna, oltre al re di Sardegna, anche quello delle Due Sicilie sottoscrisse trattati con tutte le tre Reggenze⁴⁵. Nel caso sabauda, all'iniziativa promossa dalla Gran Bretagna seguì la novità dell'allestimento di una moderna squadra navale da battaglia. Negli anni successivi il 1816 non furono costruiti, come in precedenza, solo bastimenti per il pattugliamento costiero ma anche, e soprattutto, unità d'altura – con un nucleo di navi di linea, due fregate pesanti da 60 cannoni – per «formare una squadra

40 BONO, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., pp. 91-94.

41 Ivi., pp. 94-96.

42 BONO, *Lumi e corsari*, cit., p. 6; LENCI, *Corsari*, cit., pp. 65-66.

43 Riccardo CAIMMI, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento*, Itinera, Bassano del Grappa, 2018; Salvatore BONO, *I corsari barbareschi*, Eri, Torino, 1964, p. 58; BONO, *Lumi e corsari*, cit., pp. 2-4, 7-8 e 34; TOSO, «Una pace solida e sincera», cit., pp. 70-80.

44 Franca PIROLO, «Peace treaties and trade between the Kingdom of Naples and Tripoli in the eighteenth century», *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 37 (2017), pp. 115-132.

45 LENCI, *Corsari*, cit., p. 102

sufficiente a reprimere l'audacia de' barbareschi». Era la flotta-deterrente voluta da Des Geneys⁴⁶.

Come ho già sottolineato, nel XVIII secolo il ricorso al trattato di pace non fu estraneo all'orizzonte politico genovese, ma dopo alcuni falliti tentativi venne accantonato. Il caso genovese è stato quindi caratterizzato da forme e pratiche tradizionali di difesa passiva che si sono protratte fino all'annessione della Liguria all'Impero napoleonico (1805), quando i liguri poterono godere della protezione fornita dai trattati in vigore tra le Reggenze e la Francia. Tuttavia, la protezione fornita dai trattati di pace sottoscritti da altri non era una novità assoluta per i bastimenti mercantili genovesi. Nel corso del Settecento vi avevano avuto accesso grazie al mimetismo di bandiera, ossia alla pratica di navigare inalberando il vessillo di uno stato che era in pace con le Reggenze. Come? Attraverso vendite simulate delle imbarcazioni (che risultavano essere così di proprietà di capitani o armatori stranieri), procedure di naturalizzazione di comandanti (che diventavano così sudditi di sovrani stranieri) e utilizzo di documenti falsi.

La scelta su quale mascheramento utilizzare era individuale, con una preferenza significativa verso la Francia e la Gran Bretagna, perché le probabilità che i barbareschi violassero i trattati con queste due potenze, che sul mare non avevano eguali, erano minime. Nel Settecento la maggior parte dei legni mercantili genovesi che ricorreva al mimetismo inalberava bandiera francese, con la scelta britannica in seconda posizione. La spiegazione va individuata nei consolidati legami tra il mondo marittimo ligure e quello franco-provenzale e nella relativa facilità, per gli armatori e i capitani genovesi, di procurarsi a Marsiglia gli strumenti per attuare il mascheramento (la naturalizzazione del comandante oppure la vendita simulata del bastimento)⁴⁷. Solo nella breve forbice temporale compresa tra la fine delle guerre napoleoniche (1815) e la firma dei trattati tra il governo di Torino e le Reggenze (1816), emerge una maggior presenza della scelta britannica, per effetto degli stretti legami politici tra Regno Unito e Stati Sabaudi⁴⁸.

46 ASTo, *Sezione Riunite, Ministero della Marina, Materiale*, n. 349, 16 febbraio, 2 settembre, 23 novembre 1816, 11 aprile e 29 giugno 1817.

47 Sulla vendita simulata e la naturalizzazione: ASGe, *Archivio Segreto* n. 1689, Pratica delle naturalizzazioni francesi accordate a genovesi; n. 1689, Relazione dell'ecc.ma Giunta di marina sulla pretensione del Console Aubert di aver giurisdizione sopra i genovesi naturalizzati francesi e circa l'abuso delle bandiere mascherate; n. 1721, 17 maggio 1758, Sulla naturalizzazione francese di capitani di mare genovesi a Marsiglia.

48 ASTo, *Sezioni Riunite, Segreteria di Stato e Ministero Affari Esteri, Divisione 3, Rapporti*

Il mimetismo di bandiera si colloca nella dimensione privata della difesa, quella dell'autoprotezione. Ma non si tratta di una dimensione in cui lo stato era del tutto assente. Nel corso del XVIII secolo, sebbene la pratica di navigare con bandiera straniera fosse illegale e permettesse di frodare il fisco, il governo della Repubblica si dimostrò tollerante nel caso dell'utilizzo dei vessilli di Francia e Gran Bretagna, motivando la decisione, al proprio interno, col fatto che si trattasse della migliore soluzione per proteggere le imbarcazioni mercantili dai barbareschi. Non solo, difese per via diplomatica l'impiego della bandiera francese nel momento in cui la corte di Versailles varò una legge volta a limitarlo.

In seno al governo non mancarono orientamenti diversi e momenti di dibattito. Nei primi anni del secolo si affermò temporaneamente un'embrionale tendenza alla repressione. La scelta in direzione della tolleranza tuttavia si affermò rapidamente, in ragione dell'opportunità di concedere ai propri sudditi la possibilità di utilizzare un efficace strumento di difesa dai barbareschi. Vi furono anche due proposte di legalizzazione, portate all'attenzione dei Serenissimi Collegi dagli organi deputati agli affari marittimi: il Magistrato dei Conservatori del Mare nel 1752 e la Giunta di Marina nel 1770. Entrambe vennero rigettate, ma il solo fatto che siano state formulate ci aiuta a capire la rilevanza di questo strumento, perché capace di incidere sulla competitività nel mercato internazionale dei noli marittimi⁴⁹.

In che termini? Per capirlo dobbiamo fare riferimento al momento in cui, all'inizio del Settecento, il governo della Repubblica rilevò la notevole diffusione del fenomeno e ne indagò le motivazioni, interpellando armatori e capitani di mare. Dall'indagine emerse come il largo utilizzo dei vessilli stranieri – soprattutto, in quel momento, di quello francese – fosse determinato dalla necessità di protezione dalla corsa barbaresca in una logica di contenimento dei costi e di competitività sul mercato. Il mimetismo era una forma di autoprotezione che andava a sostituirla un'altra: navigare con bastimenti dotati di artiglieria in cospicua quantità e di equipaggi numerosi. L'azione predatrice corsara si concretizzava nell'abbordaggio e nell'arrembaggio del mercantile. La consistenza numerica dell'equipaggio del bastimento sotto attacco e la sua potenza di fuoco erano fattori decisivi. Nella seconda metà del Seicento in ambito genovese aveva preso campo, non a

con le autorità interne, Guerra e Marina, Lettere ricevute-copialettere-protocolli, Ammiragliato corrispondenza, m. 1446, 15 e 18 maggio, 6 giugno 1815.

49 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1721, 2 maggio 1752 e 30 maggio 1770.



Maggio 1796. Il pinco *Nostra Signora dell'Acquasanta* al comando del patrone Lazzaro Stagno di Sori, armato con cinque pezzi d'artiglieria e quindici uomini d'equipaggio, sfugge alla caccia di due legni barbareschi (ex voto conservato al Museo navale di Pegli, Genova)

caso, l'impiego di navi mercantili di grandi dimensioni, con equipaggi numerosi e decine di cannoni (in non pochi casi più di cinquanta)⁵⁰. Ma i bastimenti di grandi dimensioni, irti di bocche da fuoco e con equipaggi sovradimensionati, costavano. Questa forma di autoprotezione, quindi, comportava la necessità di sostenere costi elevati e, di conseguenza, influiva sull'importo dei noli, ossia sul prezzo del servizio di trasporto che gli armatori offrivano ai mercanti. Qui sta il nocciolo della questione. All'inizio del Settecento la protezione fornita dai trattati di pace aveva permesso ai bastimenti mercantili britannici, francesi e neerlandesi

50 Luca Lo Basso, «Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale», *Studi Storici*, 56 (2015), pp. 140-145.

di ridurre sensibilmente i costi dell'autodifesa e, di conseguenza, l'importo dei noli. Armatori e capitani genovesi si erano trovati così penalizzati, in termini di concorrenza, dall'impossibilità di fare altrettanto, perché il persistere della minaccia barbaresca lo impediva.

Ecco, quindi, il ricorso al mimetismo di bandiera: l'utilizzo dei vessilli di Francia e Gran Bretagna metteva gli armatori, i capitani e i patroni genovesi nelle stesse condizioni di quelli britannici, francesi e neerlandesi, risolvendo il problema dei costi di autoprotezione, permettendo la riduzione dell'importo dei noli e rendendo, quindi, di nuovo competitiva la marina mercantile genovese sul mercato. È questo il motivo per cui il governo – dopo aver valutato e scartato, perché troppo onerosa, la possibilità di negoziare trattati di pace con le Reggenze – maturò la decisione di tollerare il fenomeno, sebbene fosse illegale. Era l'unico strumento che poteva fornire una protezione efficace, la più efficace, senza che lo stato dovesse sborsare somme giudicate insostenibili⁵¹.

In ultimo, le fonti ci parlano di altre due forme di autoprotezione della navigazione. La prima è la navigazione convogliata privata, non organizzata dallo stato, pianificata – come era, ad esempio, quella delle coralline delle due Riviere liguri, che all'inizio della stagione della pesca si riunivano per salpare verso i banchi della Corsica e della Sardegna⁵² – o spontanea, quando due o più bastimenti si incontravano, in mare aperto o nei porti, e decidevano di procedere «di conserva» per proteggersi l'un l'altro⁵³. La seconda è l'autofinanziamento di forze navali deputate alla caccia ai corsari, per ampliare il modesto organico della flotta militare statale. Oggetto di proposte presentate inizialmente nel secondo decennio del XVIII secolo⁵⁴, prese corpo nel 1735 attraverso una soluzione peculiare: la «Compagnia di Nostra Signora del Soccorso». Una confraternita nata per iniziativa di armatori e mercanti – e successivamente riorganizzata e amministrata dallo stato attraverso la «Deputazione del Nuovo Armamento contro i Corsari

51 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1689, Circa li marinari nazionali; n. 1689, Relazione dell'ecc. ma Giunta di marina nella pretensione del Console Aubert...cit.; n. 1689, Relazione del Magistrato dei Conservatori del mare sulla pratica dell'utilizzo della bandiera francese; n. 1689, 9 maggio 1718; n. 1693, 4 maggio 1723; n. 1697, 17 maggio 1728.

52 Emiliano BERI, «Corallatori e guerra di corsa tra Sardegna e Corsica (1755-1768)», *Rives Méditerranéennes*, 57 (2018), pp. 75 e 82.

53 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1714, 23 ottobre 1761; n. 2691, 21 febbraio 1759; n. 2692, 2 marzo 1763.

54 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1689, 18 febbraio e 9 maggio 1718.

Barbareschi» – al fine di raccogliere elemosine e lasciti pii per finanziare l’armamento dei legni da impiegare nella caccia ai corsari tra Ibiza e il capo di Santa Maria di Leuca⁵⁵.

Conclusioni

L’autoprotezione, nella sua variegata costellazione di forme, non deve essere guardata quale sintomo di debolezza dell’azione dello stato. La Repubblica aveva senz’altro mezzi limitati e modeste disponibilità finanziarie – ed è vero che scelse, a più riprese, di non incrementare la pressione fiscale, anche al prezzo di non rispondere con mezzi adeguati alla domanda di sicurezza proveniente dai borghi delle Riviere e dal mondo marittimo – ma non fu del tutto assente. Adottò strumenti non privi di efficacia, in collaborazione con le comunità locali e con l’iniziativa privata: stimolandola, indirizzandola e coordinandola. Iniziativa privata e statale, dimensione locale e potere centrale, agirono congiuntamente e furono capaci di dare corpo a soluzioni di compromesso fra necessità di protezione e di contenimento dei costi, elaborate attraverso strategie di difesa diretta e indiretta, passiva e attiva.

Lo sforzo di fortificazione e militarizzazione dei litorali liguri e còrsi fu frutto di questa azione congiunta, che si manifestò in primo luogo attraverso il coordinamento e il sostegno finanziario dato dallo stato alle comunità per la costruzione delle opere di difesa. Le genti delle comunità rivierasche fornirono gli uomini per presidiarle, attraverso l’istituto della milizia territoriale (con un servizio armato gratuito a turnazione) e pagando gli stipendi dei bombardieri (gli unici uomini in servizio permanente); e sulle comunità ricaddero anche i costi di manutenzione.

La dove le fortificazioni non erano pertinenza delle comunità, perché i borghi costieri erano assenti e quelli dell’interno erano troppo distanti – come in gran parte della Corsica – fu il mondo marittimo ad agire congiuntamente con lo stato, finanziandone la costruzione e il mantenimento in cambio di privilegi, franchigie e accesso a risorse particolari (nel caso dei pescatori di corallo, ad esempio,

55 Emiliano BERI, «La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all’emergenza barbaresca nella Genova del Settecento», in Enza PELLERITI (a cura di), *Per una ricognizione degli stati d’eccezione. Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2016, pp. 151-162.

l'utilizzo delle torri come depositi e alloggi per gli equipaggi, la disponibilità di squadre di «cavallari» per pattugliare i litorali privi di fortificazioni e le galee della flotta statale per trasportare il pescato a Genova o a Livorno)⁵⁶. La pratica dell'infeudazione rappresentò un'alternativa al coinvolgimento del mondo marittimo. Accadde per alcuni territori della Corsica privi di protezione e spopolati: il feudatario si impegnavano a provvedere alla difesa, costruendo torri e sostenendo almeno parte dei costi di presidio e manutenzione⁵⁷.

Anche le pratiche elaborate per la protezione diretta del traffico mercantile – i convogli, il trasporto delle merci su legni militari e i bastimenti «armati in guerra e in mercanzia» – furono il frutto di un'azione congiunta e coordinata su più livelli tra lo stato e i soggetti da cui proveniva la domanda di protezione (in questo caso gli armatori e la gente di mare). Infine, il mimetismo di bandiera – la via genovese al trattato di pace – non fa eccezione, perché sebbene pratica illegale venne non solo accettata ma sostenuta per via diplomatica dal governo: i privati le diedero corpo, lo stato la fece propria (non senza titubanze) e la protesse quando fu in pericolo⁵⁸.

La varietà di soluzioni e pratiche di difesa e di autodifesa, di protezione dello spazio marittimo e dei bastimenti, la ricchezza di idee, proposte, tentativi e soluzioni, danno la misura della centralità del problema barbaresco per uno stato profondamente legato al mare come quello genovese. Una centralità che emerge anche dal ruolo che la materia marittima ebbe nella politica estera sabauda dopo il 1815 e dalle scelte del governo di Torino in materia di riorganizzazione militare e di potenziamento navale, per rispondere alla domanda di sicurezza proveniente dai suoi nuovi sudditi liguri, dapprima attraverso le tradizionali pratiche di difesa passiva e poi, dal 1816, con i trattati di pace e la deterrenza navale⁵⁹.

56 ADGE, *Documenti Di Negro*, n. 148, Supplica ai Serenissimi Collegi; n. 148, 1 e 29 febbraio 1584; n. 153, 6 gennaio 1590, 27 luglio 1589, 19 ottobre 1589, 6 gennaio 1590; n. 154, 10 e 12 luglio 1590; n. 155, 20 maggio 1593, 18, 23 e 26 giugno 1593, 17 luglio 1593, 9 agosto 1593, 2 ottobre 1593, 1 e 27 aprile 1594, 20 maggio 1594, 1 e 14 giugno 1594, 11 luglio 1594, 24 aprile 1597, 20 agosto 1598; n. 171, Libro mastro di Francesco Di Negro. ASGE, *Archivio Segreto* n. 1693, Genova, 4 agosto 1723, 7 giugno 1726, 18 marzo 1728.

57 Antoine-Marie GRAZIANI, «Les ouvrages de défense en corse contre les turcs (1530-1650)», en Antoine-Marie GRAZIANI e Michel VERGÉ-FRANCESCHI (sous la dir. de), *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Presses de l'Université Paris Sorbonne-Piazzola, Paris-Ajaccio, 2000, pp. 90-91.

58 ASGE, *Archivio Segreto* n. 1693, 4 maggio 1723.

59 ASTo, *Sezioni Riunite, Ministero della Marina, Materiale* n. 349, 21 novembre 1815, 2,

FONTI ARCHIVISTICHE

Archivio Doria Genova (ADGe)

Documenti Di Negro nn. 148, 153, 154, 155, 171

Archivio di Stato di Genova (ASGe)

Archivio Segreto nn. 1666, 1667, 1668, 1669, 1670, 1675, 1689, 1693, 1694, 1697, 1699, 1714, 1721, 2158, 2173, 2231, 2691, 2692

Corsica nn. 403, 1061

Intendenza generale di Genova n. 327

Sala Foglietta nn. 1114, 1144, 1215, 1216

Archivio di Stato di Torino (ASTo)

Sezione Corte, Materie Militari, Marina e Ammiragliato, m. 1

Sezione Corte, Segreteria di Stato e Ministero Affari Esteri, Divisione 3, Rapporti con le autorità interne, Guerra e Marina, Lettere ricevute-copialettere-protocolli, Ammiragliato corrispondenza, m. 1446

Sezioni Riunite, Ministero della Marina, Materiale, mm. 349, 478

BIBLIOGRAFIA

AA. VV., *Génova y la monarquía hispánica (1528-1713)*, Società ligure di Storia Patria, Genova, 2011

AA. VV., *Polycentric monarchies: how did early modern Spain and Portugal achieve and maintain a global hegemony?*, Sussex Academic Press, Portland, 2012

ASTORI, Filippo, «La poliedrica morfologia di un sistema difensivo costiero. Il caso del Golfo di Diano di fronte ai Barbareschi (secc. XVI-XVIII)», in Emiliano BERI, *Dal Mediterraneo alla Manica. Contributi alla storia navale dell'età moderna*, Nadir Media-Società italiana di storia militare, Roma, 2022

BERI, Emiliano, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2011

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

BERI, Emiliano, «La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all'emergenza barbaresca nella Genova del Settecento», in Enza PELLERITI, *Per una ricognizione degli stati d'eccezione. Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, pp. 151-162

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

3 e 29 gennaio 1816; ASGe, *Intendenza generale di Genova* n. 327, 25, 29, 30 aprile, 20 maggio e 3 agosto 1815, 31 marzo e 17 aprile 1816.

- BERI, Emiliano, «La Corsica frontiera marittima genovese», in Lavinia PINZARRONE, Arturo GALLIA, Giannantonio SCAGLIONE (a cura di), *Isole e frontiere nel Mediterraneo moderno e contemporaneo*, InFieri, Palermo, 2017, pp. 283-299
- BERI, Emiliano, «Per la difesa delli bastimenti nazionali. Genova e la protezione degli spazi marittimi in età moderna (XVI-XVIII sec.)», in Livio ANTONIELLI (a cura di), *La polizia nelle strade e nelle acque navigabili. Dalla sicurezza alla regolazione del traffico*, Rubbettino, Soveria Mannelli, 2018, pp. 161-178
- BERI, Emiliano, «Corallatori e guerra di corsa tra Sardegna e Corsica (1755-1768)», *Rives Méditerranéennes*, 57 (2018), pp. 71-87
- 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*, Edizioni di storia e studi sociali, Ragusa, 2019, pp. 280-304
- BERI, Emiliano, «Défendre et contrôler une frontière maritime: le cas génoise dans une perspective à long terme (XVIe-XIXe siècles)», *Chronique d'Histoire Maritime*, 86 (2019), pp. 41-53
- BERI, Emiliano, «Proteggere il commercio e difendere il Dominio. Il Golfo della Spezia nella politica militare della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)», *Nuova Antologia Militare*, 1, 3 (2020), pp. 203-226
- BERI, Emiliano, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca XVII-XVIII sec.», *Progressus. Rivista di storia, scrittura e società*, 1 (2020), pp. 121-144
- BERI, Emiliano, SCAVINO, Leonardo, «Tra mare e terra. Riflessioni sulla *grand strategy* della Repubblica di Genova in età moderna (XVI-XVIII sec.)», *Rivista marittima*, Supplemento settembre 2022, pp. 23-40
- BERI, Emiliano, Le Rocher de Monaco et le Château de Dolceacqua: des forteresses seigneuriales dans le bassin méditerranéen de l'époque moderne, en Alessandro CARASSALE (sous la dir. de), *Les Doria de Dolceacqua et les Grimaldi de Monaco. Cinq-centième anniversaire du pacte de fidélité du 3 novembre 1523*, Istituto internazionale di studi liguri, Bordighera, 2023, pp. 209-223
- BIAGIONI, Marco, *I corsari barbareschi contro Genova e il Levante ligure (sec. XVI-XVII)*, Luna, La Spezia, 2001
- BONO, Salvatore, *I corsari barbareschi*, ERI, Torino, 1964
- BONO, Salvatore, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano, 1993
- BONO, Salvatore, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi, Perugia, 2005
- BONO, Salvatore, *Guerre corsare nel Mediterraneo: una storia di incursioni, arrembaggi, razze*, Il Mulino, Bologna, 2019
- BRAUDEL, Fernand, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Einaudi, Torino, 2010
- CAIMMI, Riccardo, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento*, Itinera, Bassano del Grappa, 2018
- CALCAGNO, Giancarlo, «La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento», in AA. VV., *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Istituto di storia moderna e contemporanea-CNR, Genova, 1973, pp. 267-392
- CALCAGNO, Giancarlo, «Armamento pubblico e magistrature marittime a Genova nei secoli XVI e XVII», in AA. VV., *La Storia dei genovesi*, VI, Tipografia Sorriso Francese, Sorriso, 2019, pp. 111-121

- Genova, 1985, pp. 21-38
- CALCAGNO, Paolo, «Corsari e difesa mobile delle coste. Il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo», *Studi storici*, 55 (2014), pp. 937-964
- CALCAGNO, Paolo, «Uno dei Tirreni di Braudel: scambi commerciali nell'area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo», *Mediterranea. Ricerche storiche*, 33 (2015), pp. 79-106
- CALCAGNO, Paolo, «A caccia dell'oro rosso. Le comunità del ponente ligure e la pesca del corallo nel XVII secolo», *Rives Méditerranéennes*, 57 (2018), pp. 17-34
- CALCAGNO, Paolo, «Territorial control, economic provision, and republican order. The free port of Genoa from the sixteenth to the eighteenth century», in Giulia DELOGU, Koen STAPELBROEK, Antonio TRAMPUS (a cura di), *Free trade and free ports in the Mediterranean*, Routledge, London, 2024, pp. 74-91
- CALCAGNO, Paolo, *La Repubblica di Genova*, Bologna, Il Mulino, 2026
- CANDIANI, Guido, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Città del silenzio, Novi Ligure, 2012
- D'AMORA, Rosita (2003), «The diplomatic relations between Naples and the Ottoman Empire in the mid-eighteenth century, cultural perceptions», *Oriente moderno*, 22, 83 (2003), pp. 715-727
- FEDOZZI, Giorgio, *Corsari e pirati in Liguria: le scorrerie dei predoni turchi e barbareschi, i saccheggi, le deportazioni, la schiavitù e i riscatti*, Dominici, Imperia, 1998
- FONTENAY, Michel, *La Méditerranée entre la croix et le croissant: navigation, commerce, course et piraterie (XVIe-XIXe siècle)*, Classiques Garnier, Paris, 2010
- GIACOMONE Piana, Paolo, DELLEPIANE, Riccardo, *Militarium*, E. Ferraris, Savona, 2004
- GRAZIANI, Antoine-Marie, «Les ouvrages de défense en corse contre le turcs (1530-1650)», in Antoine-Marie GRAZIANI e Michel VERGÉ-FRANCESCHI (sous la dir. de), *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, Presses de l'Université Paris Sorbonne-Piazzola, Paris-Ajaccio, 2000, pp. 73-158
- GRAZIANI, Antoine-Marie (2001), «La menace barbaresque en Corse et la construction d'un système de défense (1510-1610)», *Revue d'histoire maritime*, 2-3 (2001), pp. 141-162
- GRAZIANI, Antoine-Marie, *Naissance d'une cité: Porto-Vecchio*, Piazzola, Ajaccio, 2014
- HEERS, Jacques, *Les Barbaresques: la course et la guerre en Méditerranée, XIVe-XVIe siècle*, Perrin, Paris, 2003
- LENCI, Marco, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2006
- LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene, Milano, 2003
- LO BASSO, Luca, «Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)», in Rossella CANCELILA (a cura di), *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, vol. II, Associazione Mediterranea, Palermo, 2007, pp. 397-428
- LO BASSO, Luca, «Il Sud dei Genovesi. Traffici marittimi e pratiche mercantili tra l'Italia Meridionale, Genova e Marsiglia nel Settecento», in Biagio SALVEMINI (a cura di), *Lo spazio tirrenico nella Grande Trasformazione. Merci, uomini, istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Edipuglia, Bari, 2009, pp. 239-262
- LO BASSO, Luca, «Diaspora e armamento marittimo nelle strategie economiche dei genovesi nella seconda metà del XVII secolo: una storia globale», *Studi Storici*, 56 (2015), pp. 137-156

- LO BASSO, Luca, «Lavoro marittimo, tutela istituzionale e conflittualità sociale a bordo dei bastimenti della Repubblica di Genova nel XVIII secolo», *Mediterranea. Ricerche storiche*, 33 (2015), pp. 147-168
- LO BASSO, Luca, «Le cabotage corse et la Dominante. Patrons marins, escales et trafics (XVIIe-XVIIIe)», in AA. VV., *Corsica Genovese. La Corse à l'époque de la République de Gênes (XVe-XVIIIe)*, Musée de Bastia, Bastia, 2015, pp. 78-86
- LO BASSO, Luca, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Carocci, Roma, 2016.
- LO BASSO, Luca, «Traffici mediterranei. Corallo e spezie tra Genova, Marsiglia, Livorno e Alessandria d'Egitto alla fine del XVI secolo», in AA. VV., *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870*, Edizioni di storia e studi sociali, Ragusa, 2019, pp. 217-248
- LO BASSO, Luca, «1768: la Corse disputée. Une île au coeur des stratégies navales méditerranéennes», in Erick MICELI (sous la dir. de), *La Corse et les Corses dans les tempêtes du XVIIIe siècle*, Spondi, Propriano, 2026, pp. 55-77
- LO BASSO, Luca, FIORITI, Fausto, «La pista di Braudel. Argento e vascelli sulla rotta tra Cadice e Siviglia nel XVII secolo», *Mediterranea. Ricerche storiche*, 66 (2026), pp. 171-212
- MARÉCHAU, Benoît, «Los asentistas de galeras genoveses y la articulación naval de un imperio policéntrico (siglos XVI-XVII)», *Hispania*, 264 (2020), pp. 47-77
- PACINI, Arturo, *Desde Rosas a Gaeta. La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo del XVI secolo*, Angeli, Milano 2013
- PACINI, Arturo, «Le marine italiane» in Paola BIANCHI e Piero DEL NEGRO (a cura di), *Guerra ed eserciti nell'età moderna*, Il Mulino, Bologna, 2018, pp. 291-320
- PANZAC, Daniel, *The Barbary corsairs: the end of a legend 1800-1820*, Brill, Leiden-Boston, 2005
- PASTINE, Onorato, «Genova e le Reggenze di Barberia nella prima metà del Settecento», *Bollettino Ligustico per la Storia e la Cultura Regionale*, 11 (1959), pp. 125-155
- PELLEGRINI, Marco, *Guerra Santa contro i turchi. La crociata impossibile di Carlo V*, Il Mulino, Bologna, 2015
- PIROLO, Franca, «Peace treaties and trade between the Kingdom of Naples and Tripoli in the eighteenth century», *Pedralbes: Revista d'història moderna*, 37 (2017), pp. 115-132
- TENENTI, Alberto, *Venezia e i corsari*, Laterza, Bari, 1961
- TENENTI, Alberto, «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in Antonello MATTONE e Piero SANNA (a cura di), *Alghero, la Catalogna e il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX sec.)*, Gallizzi, Sassari, 1994, pp. 311-318
- TOSO, Giorgio, «Il ritorno al mare. Dibattito politico e letteratura sul riarmo navale a Genova tra il XVI e il XVII secolo», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 60 (2020), pp. 175-222
- TOSO, Giorgio, «Una pace solida e sincera». *Raccolta di trattati tra stati europei e reggenze barbaresche nel XVIII secolo*, Palermo University Press, Palermo, 2025
- WILLIAMS, Phillip, *Empire and Holy War in the Mediterranean. The galley and maritime conflict between the Habsburgs and Ottomans*, I.B. Tauris, London, 2015



Johann Georg Ziesenis (1716-1776). Portrait of Friedrich the Great (1763).
Sans-Souci Palace. Wikimedia Commons

Storia Militare Moderna

Articoli / Articles - Military History

- On the dating of the Trigonion Tower, Thessaloniki,
by DIONYSIOS HATZOPOULOS & STATHIS BIRTACHAS,
 - «Ut insigna nostra ad libitum tuum deferri facere possis». Ferrante Gonzaga e Giulio III,
di GIAMPIERO BRUNELLI,
 - Tra tecnica e retorica: come opporsi a un nemico più forte nei trattati di architettura militare del Cinquecento
di MICHEL PRETALLI,
 - Genova contro i Barbareschi: una piccola lunga guerra mediterranea (XVI-XVIII sec.),
di EMILIANO BERI,
 - A Knight of the “Imagined Kingdom”: *fra* ‘Don Alfonso d’Avalos Between Spanish Italy and Habsburg Netherlands,’
by MAURIZIO ARFAIOLI,
 - The first dragoon companies of the Habsburg Empire The organization, recruitment, arming and first muster of during the Long Turkish War (1591–1606),
by ZOLTÁN PÉTER BAGI,
 - Sir Robert Dudley in the Service of the Medici: Tuscany in the Theatre of Global Politics and Trade,
by MIRELA ALTIĆ,
 - The Evolution of Fighting Tactics in the Mediterranean: Ottoman-Venetian Naval Battles during the Cretan Campaigns (1649-1655),
by EMIRHAN ÖZÇELİK,
 - «Spettacolo di onore e di orror pienissimo». La guerra nei ‘Campeggiamenti’ di Emanuele Tesauro,
di DENISE ARICÒ,
 - Battle plans in the 17th century on the example of the ‘Ordres de bataille’ from Riksarkivet – Focusing on the Armies of Western Europe,
by MARIUSZ BALCEREK,
 - Le più antiche armi da fuoco portatili a ripetizione,
di MARCO MERLO,
 - A defeat that came from the sea: the Venetian loss of the Morea, 1715,
by GUIDO CANDIANI,
 - Storia, fonti e strategia delle fortificazioni campali sabaude in valle Stura di Demonte nel XVIII secolo,
di ROBERTO SCONFENZA,
 - La dissolution des Cent-Suisses de la Garde du Roi de Sardaigne, le 20 juin 1802,
par BRUNO PAUVERT,
 - Il 13° Reggimento Ussari napoleonico reclutato nelle Divisioni di Toscana e di Roma (1813-1814),
di PIERO CROCIANI,
-

Recensioni

- CHRISTOPHER LYNCH, *Machiavelli on War*
(by JEREMY BLACK)
- OLIVIER ARANDA, JULIEN GUINAND, CAROLINE LE MAO (dir.), *Atlas des guerres à l’époque moderne, XVI^e - XVII^e - XVIII^e siècles*,
(by LUCA DOMIZIO)
- JAAKKO BJÖRKLUND et al., (eds.), *The Business of War in the Early Modern Baltic Sea Region, 1530-1765*
(by LUCA DOMIZIO)
- LOTHAR HÖBELT, PAVEL MAREK (eds.), *The Escalation of the Thirty Years’ War in the 1620s. The Threats to Habsburg Hegemony and the Rise of Wallenstein*
(by LUCA DOMIZIO)
- MARZIO MAGNO, *Venezia in 10 battaglie navali*
(di FEDERICO MORO)
- CHANNA WICKREMESEKERA, *A Modest Arsenal. Gunpowder Weapons in Sri Lanka*
(by KAUSHIK ROY)
- GEOFFREY PARKER, *Il re imprudente. Una nuova vita di Filippo II*
(di GIANCARLO FINIZIO)
- STEPHEN ALFORD, *All His Spies. The Secret World of Robert Cecil*
(di GIANCARLO FINIZIO)
- EMRAH SAFA GURKAN, *Spies for the Sultan*
(di GIANCARLO FINIZIO)
- GIAMPIERO BRUNELLI (ed.) *Giovanni Marco Isolani Compendio di molti anni di guerre seguite in Ungheria*
(by VIKTOR KANÁSZ)
- IAN GENTLES, *The New Model Army*
(di GIANCARLO FINIZIO)
- TOBY GREEN, *The Heretic of Cacheu. Struggles Over Life in a Seventeenth-Century West African Port*
(by JEREMY BLACK)
- ANNA BRINKMAN, *Balancing Strategy. Sea Power, Neutrality, and Prize Law in the Seven Years’ War*
(by JEREMY BLACK)
- SUZANE SUTHERLAND, *The Rise of the Military Entrepreneur*
(by JEREMY BLACK)
- VALERIA MANFRÉ, *Immagini cartografiche e ingegneri in Sardegna e Sicilia nel Settecento*
(per DANIEL CRESPO DELGADO)
- DOMENICO ANFORA, *L’istruzione pubblica ai tempi dei Borbone*
(di ROSA CARNEVALE)
- Compte rendu d’ouvrages 2025-2026,
(par ROBERTO BARAZZUTTI)