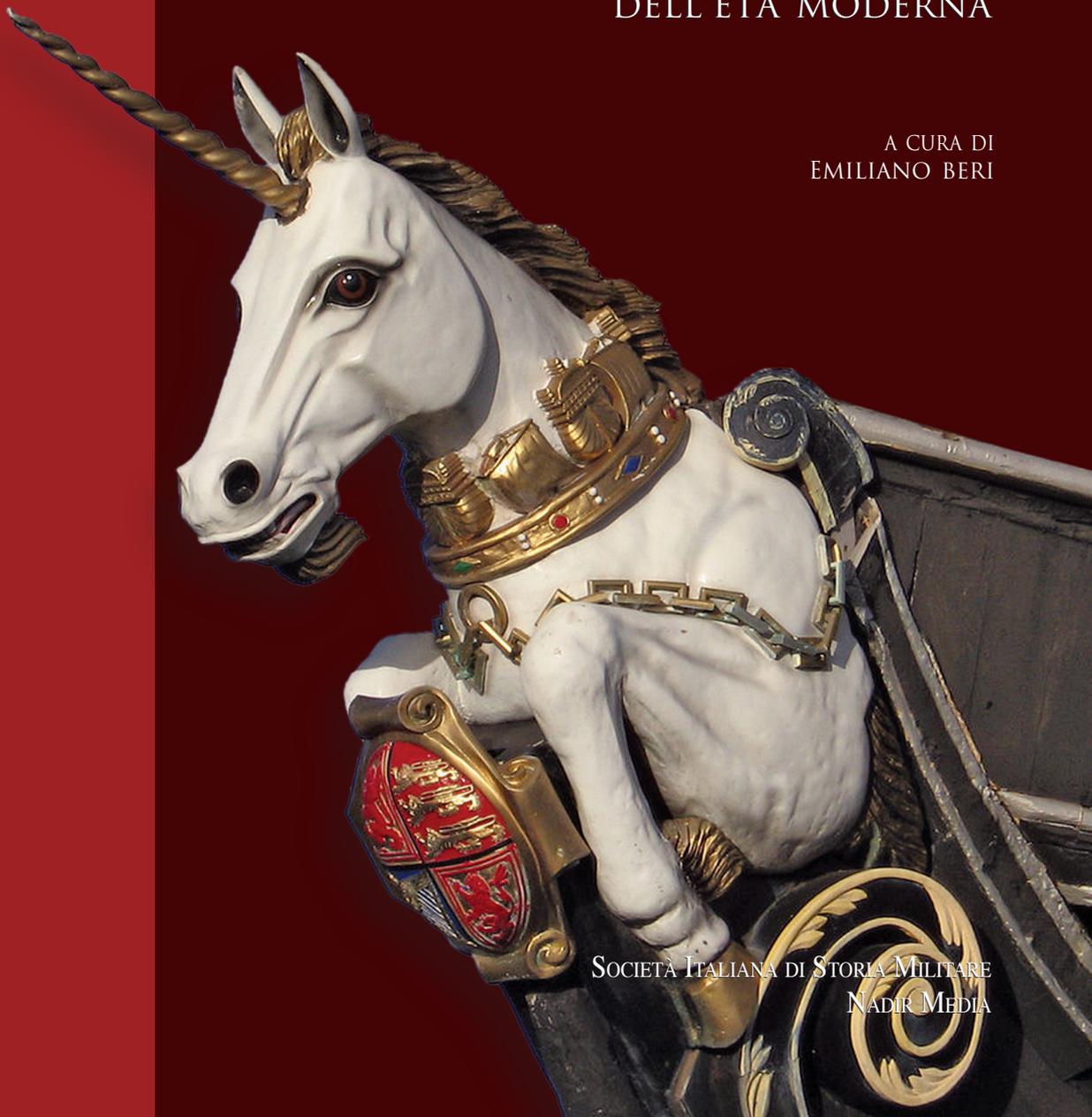


Dal Mediterraneo alla Manica

CONTRIBUTI ALLA STORIA NAVALE
DELL'ETÀ MODERNA

A CURA DI
EMILIANO BERI



SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE
NADIR MEDIA

FVCINA DI MARTE

COLLANA DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

Direzione

Virgilio ILARI
Società Italiana di Storia Militare

Comitato scientifico

Ugo BARLOZZETTI
Società Italiana di Storia Militare

Giuseppe DE VERGOTTINI
Emerito Università di Bologna

Jeremy Martin BLACK
University of Exeter

Mariano GABRIELE
Società Italiana di Storia Militare

Gastone BRECCIA
Università degli Studi di Pavia

Gregory HANLON
Dalhousie University

Giovanni BRIZZI
Emerito Università di Bologna

John Brewster HATTENDORF
U.S. Naval War College

Flavio CARBONE
Società Italiana di Storia Militare

Anna Maria ISASTIA
Associazione Nazionale Reduci

Simonetta CONTI
Università della Campania L. Vanvitelli

Carlo JEAN
Istituto di Studi Strategici

Piero CROCIANI
Società Italiana di Storia Militare

Vincenzo PEZZOLET
Arma dei Carabinieri

Giuseppe DELLA TORRE
Università degli Studi di Siena

Donato TAMBLÉ
Soprintendente archivistico

Piero DEL NEGRO
Università di Padova

Germana TAPPERO MERLO
Società Italiana di Storia Militare

FVCINA DI MARTE

COLLANA DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE



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

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

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

[Vai al contenuto multimediale](#)

Dal Mediterraneo alla Manica

CONTRIBUTI ALLA STORIA NAVALE
DELL'ETÀ MODERNA

A CURA DI
EMILIANO BERI

PROPRIETÀ LETTERARIA

tutti i diritti riservati:

Vietata anche la riproduzione parziale senza autorizzazione.

ma gli Autori conservano il diritto di pubblicare altrove

il proprio contributo

© 2022 Società Italiana di Storia Militare

Nadir Media Srl

ISBN: 978-88-944369-5-2



Progetto grafico e realizzazione: Antonio Nacca

Stampa: Nadir Media - Roma

info@nadirmedia.it

Indice

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

*Pubblici nemici sul mare*La corsa europea nel Mar Ligure tra Seicento e Settecento
attraverso la documentazione genovese

di GIORGIO TOSO

ABSTRACT – Between the 17th and the 18th century, European and Barbary corsairs represented a consistent threat for Genoese maritime trade. The presence of privateers in the Ligurian Sea, was a damage not only to trade activities, but also to the reputation of the Republic, and it undermined its claims of sovereignty over the Liguria Sea area. As a matter of fact, privateers often disrespected trade rules and even attacked neutral ships. The Republic of Genoa deployed its fleet so as to deal with European corsairs, and due to political reasons, often leading to reactions by bigger powers, such as France or Spain, which benefitted from the work of privateers in the Ligurian Sea. In this article, mainly through archive documents, the actions of European corsairs are analyzed by Genoese point of view, with an insight on political and military aspects, as well as the continuous struggle between the Republic and French, Spanish, English, Dutch and Corsican corsairs that haunted its sea area.

KEYWORDS: EUROPEAN CORSAIRS, REPUBLIC OF GENOA, GENOESE FLEET, NEUTRALITY, LIGURIAN SEA.

Introduzione

Nel 1559 la Repubblica di Genova istituì una piccola squadra pubblica di galee¹, inizialmente formata da quattro unità. Nata anche per motivazioni prettamente politiche, tra cui la necessità di disporre di una forza militare autonoma rispetto alla Spagna², questa flotta fu da subito impiegata principalmente nella controcorsa.

1 In relazione alla flotta pubblica genovese e alla sua gestione: Vilma BORGHESI, «Il Magistrato delle Galee (1559-1607)», in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Miscellanea storica ligure, 3 (1973), pp. 187-223.

2 Luca LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003, p. 206.

Per tutta l'età moderna il Mar Ligure fu infatti uno dei teatri della guerra di corsa nel Mediterraneo. In questo senso, un pericolo per la navigazione era rappresentato dai corsari barbareschi³, che minacciavano mercantili e, soprattutto nella seconda metà del Cinquecento, borghi costieri, influenzando quindi non solo le politiche militari della Repubblica ma anche la vita quotidiana dei suoi abitanti⁴. Oltre ai Barbareschi, nelle acque liguri e còrse erano spesso presenti anche corsari al servizio di diverse potenze europee, che, non limitandosi agli attacchi alle navi nemiche, finivano spesso per depredare anche i legni genovesi⁵. La Repubblica di Genova si trovava quindi ad affrontare una duplice e costante minaccia al suo commercio marittimo, che andava a mettere in discussione anche la credibilità dello Stato e il suo ruolo di garante dalla violenza privata, viste le difficoltà nel fornire protezione nelle sue stesse acque⁶. Anche per questo motivo, l'apparato navale genovese aveva una funzione prettamente difensiva, lontana dalle esigenze di altri Stati come Francia, Spagna o Venezia⁷,

- 3 Sui corsari barbareschi si vedano, tra gli studi più recenti: Marco LENCI, *Corsari. Guerra, schiavi e rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2006; Salvatore BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019; Emiliano BERI, «Contro i corsari barbareschi. Una guerra permanente nel Mediterraneo di età moderna», in *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870*, Ragusa, Edizioni Storia e Studi Sociali, 2019, pp. 280-304. Ancora nel Settecento, i Barbareschi rappresentavano una concreta minaccia, soprattutto per gli Stati con cui non erano mai stati sottoscritti trattati: a questo proposito si veda Salvatore BONO, *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia, Morlacchi, 2005, pp. 1-12 e 25-52. Per il caso specifico genovese: Emiliano BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca (XVII-XVIII secolo)», *Progressus. Rivista di storia, scrittura e società*, 1 (2020), pp. 121-144. In una situazione analoga si trovava il Regno delle Due Sicilie, particolarmente esposto alle incursioni nordafricane: Francesco BARRA, *Il Regno delle Due Sicilie (1734-1861)*, vol. I, Avellino, Il Terebinto, 2018, pp. 141-148.
- 4 Sul riscatto dei prigionieri dei Barbareschi: Andrea ZAPPÀ, *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2018.
- 5 Per quanto riguarda, in particolare, l'attività di corsari francesi e spagnoli nel Seicento: Paolo CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo», *Studi storici*, 4 (2014), pp. 937-964.
- 6 Su questo argomento: Jan GLETE, *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010, pp. 24-30, 109-113, 158-164 (in quest'ultimo caso con particolare relazione alla corsa nel Mediterraneo). Sullo Stato come "venditore di protezione", l'autore fa riferimento soprattutto a Frederic LANE, *Profits from power. Readings in protection rent and violence-controlling enterprises*, Albany, State University of New York Press, 1979.
- 7 Sulle flotte qui menzionate, si vedano: Daniel DESSERT, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 1996; David GOODMAN, *El poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001; Guido CANDIANI, *Dalla galea alla nave*

che cercavano di proiettare su scala più o meno vasta la propria potenza, ma simile piuttosto a quella delle marine di altre entità italiane, ad esempio lo Stato della Chiesa⁸. In particolare, l'impiego delle galee nei pattugliamenti delle acque rivierasche e còrse cercava di rispondere alla richiesta di protezione avanzata dai commercianti e dai marittimi⁹, che vedevano i loro commerci messi continuamente a rischio dalla presenza corsara¹⁰.

Partendo da tali premesse, in questo studio sono raccolti e presentati alcuni dati relativi alla corsa europea nel Mar Ligure tra il XVII e il XVIII secolo, considerando il punto di vista genovese. L'analisi della documentazione d'archivio permette infatti di ricostruire le dinamiche di questo fenomeno, con le azioni dei corsari, le frequenti violazioni delle norme, le proteste e le rappresaglie genovesi, andando ad integrare quanto è già stato osservato negli studi inerenti ai porti neutrali di Nizza e Livorno o alla base spagnola di Finale¹¹. L'obiettivo è quello di dimostrare come la corsa europea nel Mar Ligure abbia rappresentato per la Repubblica di Genova, dalla prima metà del Seicento al Settecento inoltrato, un problema militare e politico di primissimo piano. In questo senso, si cercherà di dare rilievo anche alle politiche difensive messe in atto dai Genovesi per tutelare il commercio marittimo e l'immagine stessa dello Stato¹².

di linea. Le trasformazioni della marina veneziana, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2012.

- 8 Sulla marina pontificia: Fabrizio FILIOLI URANIO, *La squadra navale pontificia nella repubblica internazionale delle galere: secoli XVI-XVII*, Roma, Aracne, 2016.
- 9 Riguardo al mantenimento, per tutta l'età moderna, di imbarcazioni a remi da parte delle marine mediterranee: Luca LO BASSO, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon, 2004; ID., *Uomini da remo*, cit., pp. 11-12.
- 10 BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione», cit., p. 132.
- 11 Luca LO BASSO, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon, 2002; ID., «Livorno, gli inglesi e la guerra corsara nel Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVIII secolo», *Nuovi Studi Livornesi*, XV (2008), pp. 153-170; Tamara DECIA, *Contra infieles y enemigos de Su Majestad. I finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*, Palermo, New Digital Press, 2018.
- 12 Per una teorizzazione dei modelli difensivi in uso nel Mediterraneo di età moderna, in particolare con la distinzione tra difesa mobile e difesa statica: Alberto TENENTI, «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in Antonello MATTONE e Piero SANNA (cur.), *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Sassari, Gallizzi, 1994, pp. 311-318.

Aspetti generali della corsa europea nel Mar Ligure

Nel corso del Seicento, quando i corsari europei fecero la loro comparsa massiccia nel Mar Ligure, fu ben presto evidente come la neutralità della Repubblica non fosse un requisito sufficiente a garantire la protezione dei mercantili genovesi. Le navi corsare, che spesso impiegavano una bandiera falsa per ingannare la preda¹³, cercavano di avvicinare il più possibile la loro vittima e poi di costringerla alla resa, nella speranza di evitare il combattimento ed i conseguenti danni che avrebbero altrimenti inciso sui ricavi dell'azione. Gli scontri armati veri e propri erano piuttosto rari, con i mercantili che tendevano ad arrendersi o ad opporre una resistenza simbolica¹⁴. Nella grande maggioranza dei casi, quindi, le catture avvenivano senza spargimenti di sangue, con i mercantili che alla resistenza preferivano la fuga e, nel caso in cui questa fallisse, si arrendevano. A differenza dei Barbareschi, il cui obiettivo principale era la cattura di prigionieri, i corsari europei si interessavano soprattutto alle merci trasportate e all'imbarcazione stessa, con gli equipaggi che venivano solitamente lasciati liberi di sbarcare sulle coste più vicine.

I corsari europei si manifestavano in occasione delle guerre che vedevano coinvolti i loro committenti, quindi, almeno sulla carta, era possibile avere anni di tregua. Tuttavia, vista l'elevata conflittualità dell'epoca e la scarsità di periodi di pace duratura, le imbarcazioni impegnate nella corsa erano raramente assenti dallo spazio marittimo ligure. La tematica religiosa, centrale almeno a livello propagandistico nella lotta contro i Barbareschi¹⁵, non assunse mai una reale importanza: le motivazioni morali e religiose trovarono infatti ben poco spazio anche solo per giustificare le manovre di questi corsari, il cui scopo principale era il profitto.

Nel Cinquecento, la corsa era stata promossa anche nel Mediterraneo, in particolare, da Francesco I di Francia per finanziare le campagne militari in Italia¹⁶. Tuttavia, a partire dal Seicento furono le dimensioni del fenomeno a rappresentare un salto di qualità rispetto ai periodi precedenti. I principali protagonisti di questa attività nell'ambito ligure erano Francesi e Spagnoli, soprattutto dopo

13 LO BASSO, *In traccia de' legni nemici*, cit., p. 111.

14 Jacques PÉRET, *Les corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste éditions, 2012, p. 211.

15 Riguardo alla propaganda sulle vittorie navali genovesi contro i Barbareschi nel Settecento: Giorgio TOSO, *Viva sempre a rossa croce. La guerra sul mare nel Settecento ligure attraverso la documentazione letteraria in genovese*, Savona, Insedicesimo, 2019.

16 Patrick VILLIERS, *Les corsaires*, Paris, Éditions Jean-Paul Gisserot, 2007, pp. 8-10.



Fig. 1: Barca da negozio (Gueroult du Pas, *Recueil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, P. Giffart, 1710 – Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France)

l'ingresso della Francia nel fronte antiasburgico durante la guerra dei Trent'anni: i primi, partendo da porti come Tolone e Marsiglia¹⁷, avevano la possibilità di intercettare e danneggiare i traffici tra la Spagna e l'Italia¹⁸, mentre i secondi, potendo appoggiarsi anche sullo scalo di Finale¹⁹, si spingevano verso le co-

17 *Id.*, p. 88. In particolare, Tolone divenne il principale porto corsaro di Francia sul Mediterraneo. Riguardo alla corsa francese in queste acque: Roberto BARAZZUTTI, «La course française en Méditerranée», *Nuova Antologia Militare*, 1, 3 (2020), pp. 183-202.

18 Riguardo all'importanza dei collegamenti marittimi tra Spagna e Italia tra Cinquecento e Seicento: Arturo PACINI, «Desde Rosas a Gaeta». *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, Franco Angeli, 2013.

19 Sul ruolo di Finale nell'Impero spagnolo: Paolo CALCAGNO, «La puerta a la mar». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo*, Roma, Viella, 2011. Sulla sua funzione di porto corsaro, si veda anche Luca LO BASSO, «Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento», in Paolo CALCAGNO (cur.), *Finale fra le potenze di antico re-*

ste provenzali. Entrambi i contendenti cercavano di praticare nel frattempo una controcorsa il più possibile efficace, ma con risultati spesso piuttosto deludenti.

I corsari al servizio della Spagna potevano provenire sia dall'area spagnola propriamente detta, con Maiorca in testa nel fornire uomini e navi²⁰, sia dai territori italiani sottoposti alla potenza iberica: Siciliani, Napoletani e Finalesi agivano su molti dei legni a cui era stata concessa la licenza di dare la caccia ai navigli francesi. Nel corso del tempo, comunque, fecero la loro comparsa nel Mediterraneo anche i corsari di altre nazioni, ad esempio l'Inghilterra o le Province Unite, che, insediandosi in porti come Livorno, iniziarono a molestare anche loro il traffico commerciale. Già alla fine del Seicento e poi per gran parte del Settecento furono appunto questi corsari inglesi e olandesi a rappresentare la minaccia più grave, dopo i Barbareschi, per i mercantili francesi e spagnoli²¹.

Genova, pur rimanendo per gran parte del Seicento fedele, almeno formalmente, all'alleanza con la Spagna, rimase neutrale in quasi tutti i conflitti combattuti in quel periodo, anche perché alle grandi potenze conveniva la presenza di almeno uno spazio franco nel Mediterraneo occidentale. Questa situazione, in via teorica, avrebbe dovuto garantire la sicurezza del naviglio genovese dagli attacchi dei corsari, tuttavia, nei fatti, la realtà era ben diversa: fin dagli anni Trenta del Seicento i mercantili genovesi rientrarono infatti frequentemente tra le vittime delle azioni corsare francesi e spagnole, con la piccola flotta pubblica di galee, che pure era stata portata a sei unità²², non in grado di difendere adeguatamente le coste e gli spazi marittimi liguri²³.

La cattura di mercantili si accompagnava alla frequente violazione della sovranità marittima della Repubblica, con i corsari che spesso si avvicinavano alle coste per inseguire e catturare le loro prede. In questi casi ad essere danneggiata era l'immagine dello Stato genovese, che appariva, soprattutto agli occhi dei rappresentanti delle nazioni che subivano tali attacchi, debole e incapace di

gime. Il ruolo del Marchesato nella scena internazionale (secoli XVI-XVIII), Savona, Società savonese di storia patria, 2009, pp. 132-155.

20 ID., «Corsari e difesa mobile delle coste», cit., p. 944; Salvatore BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1997, p. 75.

21 VILLIERS, cit., p. 89.

22 LO BASSO, *Uomini da remo*, cit., p. 207.

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

garantire la sicurezza sul mare. Tali episodi, quindi, finivano per mettere in discussione quello che era uno dei capisaldi della politica estera della Repubblica, ovvero la rivendicazione della sovranità sul Mar Ligure e la sua stessa consistenza di potenza regionale indipendente²⁴.

Nel corso del Seicento Spagnoli e Francesi si equivalsero nel numero di catture realizzate nell'area ligure, le perdite maggiori vennero registrate dai Genovesi²⁵, i cui mercantili si ritrovavano ad essere vittime di entrambe le fazioni in lotta e anche, più di rado, di altri corsari al servizio degli Stati atlantici. L'area di maggiore concentrazione degli attacchi era la Riviera di Ponente, vista anche la vicinanza ai porti francesi e ad alcune basi spagnole. La Francia impiegava la guerra di corsa anche come strumento per allontanare Genova dalla sfera d'influenza spagnola: del resto, l'ostilità francese verso la Repubblica era ben nota e sarebbe sfociata nel bombardamento navale del 1684²⁶. Allo stesso tempo, però, i rappresentanti del Re Cattolico a Genova temevano un allontanamento della Repubblica dall'alleanza con il loro Paese²⁷, fatto che avrebbe comportato effetti gravi sulla stessa tenuta dell'Impero, vista l'enorme importanza strategica del territorio ligure, e pertanto non mancavano di suggerire al loro governo l'impiego di ulteriori mezzi di pressione sul ceto dirigente genovese per impedire questa disastrosa eventualità²⁸.

Quindi, mentre la Francia impiegava la guerra di corsa anche come strumento per indebolire i legami tra Genova e la Spagna, questa finiva in parte per servirsi dello stesso mezzo per ottenere l'effetto contrario. Lasciando mano libera ai corsari, la potenza iberica intendeva infatti dimostrare come, senza il suo appoggio, fosse impossibile per Genova garantire la sicurezza del Mar Ligure. Probabilmente, comunque, la Spagna aveva alcune difficoltà a controllare i corsari al proprio servizio, soprattutto quelli provenienti dai territori italiani dell'Impero, e pertanto essi finivano per muoversi con un'autonomia maggiore

24 Sulla rivendicazione genovese della sovranità sul Mar Ligure: Rodolfo SAVELLI, «Un seguace italiano di Selden: Pietro Battista Borghi», *Materiali per una storia della cultura giuridica*, III (1973), pp. 13-76.

25 CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste», cit., p. 946.

26 Riguardo al bombardamento francese di Genova e alle sue conseguenze: Carlo BITOSSÌ, «1684. La Repubblica sfida il Re Sole», in *Gli anni di Genova*, Laterza, Roma-Bari, 2010, pp. 123-150.

27 Sui problemi nei rapporti tra Genova e la Spagna: Manuel HERRERO SÁNCHEZ, «La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700)», *Hispania*, LXV (2005), pp. 115-152.

28 Carlo BITOSSÌ, *Il governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova, ECIG, 1990, pp. 217-222.

rispetto alla controparte francese. La corona spagnola comunque non mancava di difendere i suoi sottoposti di fronte alle proteste genovesi, arrivando spesso a minacciare dure rappresaglie²⁹.

Vista la sostanziale inutilità delle manovre diplomatiche, ben presto la risposta alle azioni corsare da parte della Repubblica fu affidata alla forza. In particolare, come nel caso della controcorsa anti-barbaresca, gli strumenti più indicati per il pattugliamento delle Riviere erano sempre le galee³⁰, a cui fu quindi assegnato questo delicato compito. Inizialmente i corsari europei, come del resto i Barbareschi, impiegavano legni di piccole dimensioni, simili a quelli delle loro vittime ma meglio armati³¹, che avevano poche possibilità di uscire indenni da uno scontro con le unità militari genovesi. La situazione cambiò parzialmente verso la fine del secolo e in quello successivo, quando anche nel Mar Ligure arrivarono navi corsare, più grosse e meglio armate, che potevano tenere testa alle galee in combattimento³².

Il pattugliamento con le galee aveva in effetti i suoi benefici, visto che i corsari tendevano a non presentarsi per attaccare i mercantili quando veniva segnalata la loro presenza nelle vicinanze, tuttavia il loro scarso numero impediva un'azione veramente efficace che permettesse di ottenere risultati concreti. Di fatto, appena le galee si allontanavano, i corsari tornavano allo scoperto riprendendo la loro attività predatrice. Come si è accennato in precedenza, l'azione anti-corsara delle galee finiva per assumere un significato anche politico: mandando i suoi legni a pattugliare le Riviere, Genova dimostrava così agli Stati limitrofi la volontà di difendere la propria sovranità e rivendicava un ruolo militare autonomo, svincolato da quella che poteva essere una forma di tutela da parte delle grandi potenze.

Sul fronte della politica interna, la corsa europea fu, insieme alla guerra del 1625 contro i Savoia³³, alla persistenza dell'attività barbaresca e ai problemi nel

29 CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste», cit., p. 953.

30 Ivi, p. 940.

31 Tra le imbarcazioni adoperate dai commercianti e dai corsari nel Mar Ligure figuravano tartane, leudi, pinchi, feluche e sciabecchi. Per un elenco completo di questi legni con le loro caratteristiche: LO BASSO, *In traccia de' legni nemici*, cit., pp. 84-97.

32 CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste», cit., p. 953.

33 Sulla guerra del 1625: Giorgio CASANOVA, *La Liguria centro-occidentale e l'invasione franco-piemontese del 1625*, Genova, Erga, 1983; Paolo GIACOMONE PIANA e Riccardo DELLEPIANE, «La preparazione militare della Repubblica di Genova per la guerra del 1625», in Dino PUNCUH (cur.), «Studi in memoria di Giorgio Costamagna», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, XLIII (2003), pp. 269-304; Frédéric IEVA, «Il Principe di Piemonte nella guerra lampo

rapporto con la Spagna, tra i fattori che portarono ai tentativi di riarmo navale che segnarono il Seicento genovese. In particolare, l'ostilità sabauda e il prepotente ritorno della Francia come grande potenza³⁴, dopo la crisi dovuta alle guerre di religione, portarono a misure quali la costruzione delle nuove fortificazioni intorno a Genova³⁵, e spinsero buona parte del ceto dirigente della Repubblica a insistere sul rilancio della marina, avviando un dibattito politico che si sarebbe concluso bruscamente nel 1684³⁶, con il già ricordato bombardamento francese a spegnere tutte le velleità di ritorno all'antica potenza marittima.

Nel corso del Settecento i corsari europei continuarono a manifestarsi durante le guerre di Successione spagnola, dei Sette Anni e in altre occasioni, come il conflitto per l'indipendenza degli Stati Uniti³⁷. Un caso a parte è dato dalla guerra di Successione austriaca, che vide il diretto coinvolgimento di Genova: in questa circostanza i mercantili e le coste liguri furono attaccati non solo dai corsari ma anche dalle marine statali sabauda e, soprattutto, britannica³⁸.

Sempre nel XVIII secolo, il commercio marittimo genovese fu infine vittima anche della guerra corsara praticata dai ribelli còrsi. Questi, nelle prime

del 1625», in Giovanni ASSERETO, Carlo BITOSI e Pierpaolo MERLIN (cur.), *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri*, Genova, Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 2015, pp. 81-98.

34 GLETE, cit., p. 259.

35 Claudio COSTANTINI, *La Repubblica di Genova in età moderna*, Torino, Utet, 1978, p. 264.

36 Riguardo al dibattito seicentesco sul riarmo navale e sui tentativi effettuati in questo senso: Claudio COSTANTINI, «Aspetti della politica navale genovese nel Seicento», *Miscellanea Storica Ligure*, n.s., 2/1 (1971), pp. 207-235; Carlo BITOSI, «Navi e politica nella Genova del Seicento», *Atti della Accademia ligure di scienze e lettere*, s. VI, 5 (2002), pp. 261-283; ID., «Il Genio ligure risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento», in Francesca CANTÙ (cur.), *I linguaggi del potere nell'età barocca*, vol. II, Roma, Viella, 2009, pp. 81-109; Giorgio TOSO, «Il ritorno al mare. Dibattito politico e letteratura sul riarmo navale a Genova tra il XVI e il XVII secolo», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s., LX (2020), pp. 175-222.

37 La Repubblica di Genova dovette affrontare i corsari anche negli ultimi anni della sua esistenza, in occasione delle guerre successive alla Rivoluzione francese. Su questo argomento: Luca LO BASSO, «L'emergenza corsara e il difficile mantenimento della neutralità della Repubblica di Genova tra Rivoluzione e Controrivoluzione (1792-1797)», in Enza PELLERITI (cur.), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Soveria Mannelli, Rubettino, 2016, pp. 137-150.

38 Sulle azioni della flotta britannica nel Mar Ligure durante la guerra di Successione austriaca: Danilo PEDEMONTE, «Bombe sul Dominio: la campagna inglese contro la Repubblica di Genova durante la guerra di Successione austriaca», *Mediterranea. Ricerche storiche*, X, 27 (2013), pp. 109-148.

fasi della lotta, si erano affidati principalmente, sul versante marittimo, ai contrabbandieri che li rifornivano partendo dalla Toscana, dallo Stato della Chiesa oppure da Napoli³⁹. Pasquale Paoli invece, rendendosi conto che per mettere in maggiore difficoltà la Repubblica era necessario sfidarla anche sul mare, organizzò a partire dal 1760 una flottiglia dedita alla corsa contro i Genovesi, con l'obiettivo di danneggiare il loro commercio marittimo e allo stesso tempo procurare una nuova fonte di entrate con cui finanziare la lotta⁴⁰. La marina paolista, pur non avendo la forza per bloccare completamente i collegamenti tra Liguria e Corsica, causò seri danni al traffico mercantile genovese, contribuendo infine, grazie anche all'occupazione di Capraia (1767), alla definitiva sconfitta della Repubblica.

I corsari europei nella documentazione del Seicento

Analizzeremo ora la presenza dei corsari nella documentazione genovese dell'epoca. Lo faremo in ordine cronologico, con una serie di riferimenti ai corsari europei, relativi soprattutto alla corsa franco-spagnola del Seicento e a quella paolista del secolo successivo. Vista la vastità del fenomeno in questione, i documenti citati sono da considerarsi come una selezione di eventi particolarmente significativi che, pur dando un'idea concreta della situazione, non esauriscono la tematica della guerra corsara europea nel Mar Ligure. Considerando il fatto che una rassegna completa su questi avvenimenti richiederebbe ben altri spazi, si presenta solo una parte della lunghissima serie di saccheggi, scontri, catture e rappresaglie che videro coinvolti, per circa due secoli, la Repubblica e i corsari.

Come si è accennato, l'attività corsara su vasta scala nel Mar Ligure ebbe inizio negli anni Trenta del Seicento, in parallelo all'ingresso della Francia nel fronte anti-asburgico, tuttavia la prima segnalazione riguardo alla presenza di legni corsari risale al 1618: in questo caso, si verificò uno scontro tra un bri-

39 Sul contrabbando nel Settecento: Paolo CALCAGNO, *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Roma, Carocci, 2019.

40 Riguardo alla struttura e alla consistenza della flotta corsa: Didier REY, «La flotte militaire corse 1760-1769», *Études corses*, 29 (1987), pp. 145-160; Antoine-Marie GRAZIANI, «La marine de guerre paoliste (1755-1760): mythes et réalités», *Neptunia*, 228 (2002), pp. 22-35; Emiliano BERI, «Contrabbandieri, pirati e ladri di mare. Bonifacini e napoletani nella marina di Pasquale Paoli (1756-1768)», *Società e Storia*, 228 (2002), pp. 249-276; Id., *Contrabbandieri e corsari napoletani nella Rivoluzione di Corsica (1757-1768)*, Nocera Superiore, D'A-mico, 2020.



Brigantin ou demy-Galere servant pour la Course, et les decouvertes.
Gueroult fec 24



Fig. 2: Brigantino o galeotta (Gueroult du Pas, *Recueil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, P. Giffart, 1710 – Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France)

gantino sabauda e una barca, non meglio identificata, francese al largo di Sanremo⁴¹. È però appunto a partire dagli anni Trenta che i casi di attacchi corsari o di avvistamento di imbarcazioni ostili si fanno più frequenti. Nel 1634 sono dapprima segnalati legni francesi⁴², intenti a dare la caccia ai mercantili, nelle acque della Riviera di Ponente e poi un brigantino maiorchino: quest'ultimo fu responsabile dell'aggressione e della cattura di un liuto di Alassio di ritorno dalla Sardegna. Nel documento si legge infatti:

41 ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (d'ora in poi ASGE), *Archivio Segreto* n. 1666. Sanremo, 21 marzo 1618.

42 Ivi, Genova, 4 aprile 1634.

«Gio. Batta Garibisso d'Alassio venendo di Sardegna con suo liuto carico di mine centoventicinque arrivato sopra l'isola d'Albenga⁴³ è stato assalito sopra detto liuto da uno bregantino maiorchino che è stato i giorni passati nel presente porto di Genova [...]»⁴⁴.

Nell'anno successivo sono invece i Finalesi ad essere citati nella documentazione come autori di attacchi corsari. In questo caso, essi catturarono una barca impegnata in controlli sulle gabelle, facendo prigionieri anche alcuni soldati còrsi⁴⁵. Nel 1637 una flottiglia di diversi legni spagnoli, tra cui addirittura alcune galee, attaccò vari mercantili presenti nel Mar Ligure, depredandone una decina e provocando indignazione sia tra i commercianti, che ormai stavano cominciando a lamentare perdite considerevoli, sia all'interno dello stesso ceto dirigente, che evidentemente non si aspettava aggressioni così massicce e vedeva comunque violata di continuo la sovranità della Repubblica.

«È nota alle Signorie Vostre la grane offesa, che a' giorni passati ricevette la Repubblica nostra dalle galere, et altri vascelli sotto il comando di D. Melchior di Borgia i quali radunati in questi mari, accolti, e ricevuti nelli porti della Repubblica fecero d'improvviso impeto contro dieci navi cariche di merci, e viveri, che per la maggior parte conducevano per provvigione della città⁴⁶; e combattendo in questi istessi mari della Repubblica le oppressero, e depredarono contro ogni legge d'amicitia, e di ospitalità con grane giutura publica, e de' privati cittadini, e con manifesta lesione della dignità e giurisditione della Repubblica, accidente, che quanto meno aspettato, tanto più commosse, e turbò gli animi di tutta la città [...]»⁴⁷.

Nel 1639 furono invece i Francesi i principali protagonisti di attacchi nei mari della Liguria, con una nave catturata e condotta a Marsiglia⁴⁸ e un'aggres-

43 L'isola Gallinara, posta appunto di fronte ad Albenga. Come si vede da questo caso, spesso i corsari barbareschi ed europei sfruttavano la presenza di isolotti o insenature per sorprendere i mercantili.

44 ASGE, *Archivio segreto* n. 1666, Genova, 2 luglio 1634.

45 Ivi, Genova, 26 aprile 1635. In questo caso la corsa si mischiava verosimilmente al contrabbando, con i Finalesi che cercavano di tenere lontani i Genovesi dal loro scalo anche per impedirgli di ostacolare i traffici illeciti.

46 Particolarmente grave risulta, in questo caso, il danno ai rifornimenti alimentari per la città di Genova.

47 ASGE, *Archivio segreto* n. 1666, Genova, 22 giugno 1637, de depredatione navium per D. Melchiorem de Borgia in mari Ligustico.

48 Ivi, Genova, 13 maggio 1639. In particolare, si legge: «Statta ultimamente presa una nave nominata *S. Salvatore* nelli mari della Serenissima Repubblica da vascelli francesi poichè ore dopo la sua partenza dal presente porto con carico di diverse mercantie e che poi sia statta condotta a Marsiglia».

sione, con conseguente saccheggio, ai danni di un mercantile di Lerici⁴⁹.

Un primo esempio di controcorsa vittoriosa si trova nel 1641, quando la galea *Padrona*, al comando di Francesco Rebuffo, inseguì e catturò presso Varigotti un brigantino corsaro spagnolo⁵⁰, proveniente da Porto Longone⁵¹. Il fatto causò forti attriti con la Spagna, che mal tollerava non solo la cattura di una nave al suo servizio ma anche la presunta violazione della giurisdizione del Marchesato di Finale: gli Spagnoli, su iniziativa del governatore di Milano, misero addirittura una taglia sulla testa del capitano genovese.

«L'eccesso commesso li mesi passati dal capitano Francesco Rebuffo, che lo è della galera *Patrona* della Republica di Genova in combattere, prendere, e condur via dalla spiaggia de Varigoti giurisdittione del Marchesato del Finale il bergantino di Porto Longone, con evidente turbatione della Real giurisdittione di Sua Maestà, è parso così nuovo, e lontano da ogni pretesto di ragione [...] contro detto capitano Rebuffo, promette S. E. à chi lo ammazzarà e ne farà constare il premio di quattro mila scudi da essersi pagato subito senza minima dilatione di qual si voglia danaro dalla Reg. Cam., & à chi lo consegnerà vivo nelle forze della giustitia il medemo premio di quattro mila scudi [...]»⁵².

Nel 1643 due galee, impegnate nel pattugliamento delle acque della Riviera di Ponente, catturarono una tartana corsara francese. L'imbarcazione fu quindi condotta a Genova, dove il suo materiale fu inventariato: come armamenti risultano cinque cannoni con le relative munizioni e diverse armi individuali (alabarde, pistole e moschetti). Oltre ad alcuni barilotti di polvere da sparo, sono presenti anche barili d'olio, acqua e biscotto. Infine, sono annotati anche gli strumenti di bordo, dalle vele agli utensili da impiegare per le riparazioni⁵³.

Le navi corsare fermate e quelle sospettate di aver violato le norme potevano essere trattenute per qualche tempo nei porti delle Riviere, in modo da accertare quali erano effettivamente le loro responsabilità e prevenire così le prevedibili proteste dei rappresentanti delle nazioni al cui servizio operavano questi legni: è

49 Ivi, Genova, 26 ottobre 1639. Il mercantile fu attaccato e saccheggiato durante il ritorno da un viaggio in Toscana.

50 Ivi, Genova, 29 aprile 1641.

51 Noto attualmente come Porto Azzurro, nell'Isola d'Elba, si trovava all'epoca nello Stato dei Presidi, controllato dalla Spagna.

52 ASGE, *Archivio segreto* n. 1666, Milano, 21 ottobre 1641.

53 Ivi, Genova, 5 ottobre 1643. Tra il materiale inventariato si trova anche «un stendardo con la croce rossa e campo bianco della Repubblica di Genova», di cui i corsari si servivano verosimilmente per ingannare i mercantili.

quanto avvenne ad esempio nel 1652, quando una barca e un brigantino francesi furono fermati a Portofino. In questo caso i legni in questione, bloccati ufficialmente per controlli di sanità, furono rilasciati in quanto non risultarono illeciti a loro carico.

«Li giorni passati fu trattenuta nel luogo di Portofino una barca et un bregantino francese per occasione di sanità [...] hanno risoluto li Serenissimi Colleggi di far licenziare la barca, stante che il bregantino già si era partito, atteso che si era conosciuto non haver depredato ne' mari della Serenissima Repubblica, ne fatto danni a' suoi sudditi [...]»⁵⁴.

Ancora nel 1652 si ritrova la segnalazione di una feluca maiorchina che, impiegando come base Finale, percorreva la Riviera di Ponente, spingendosi fino a San Pier d'Arena, dando la caccia ai mercantili francesi e, verosimilmente, genovesi⁵⁵.

Come si è visto in precedenza, e in parte anche dai documenti citati finora, toccava alle galee il normale pattugliamento anti-corsaro. Nelle intenzioni, doveva esserci sempre almeno una di queste imbarcazioni nella Riviera di Ponente, dove la presenza corsara era più frequente, per eliminare i bastimenti barbareschi o europei che infastidivano il commercio. Nel 1653 le istruzioni consegnate al capitano della galea *San Giorgio*, che si apprestava a partire per quelle acque, contengono l'ordine di affondare o catturare tutti i legni corsari che avesse avvistato nel suo percorso, o almeno quelli sorpresi mentre violavano le norme che avrebbero dovuto regolarne l'attività, facendo particolare attenzione ai Finalesi.

«Essendo stato d'ordine nostro deliberato che una galea sia sempre nella Riviera di ponente per tenerla netta da corsari, da quali sovente vengono quei mari infestati, e come per il decreto copia del quale riceverete, perciò ordiamo a voi Magnifico Capitano della galea *S. Giorgio* hora destinata per l'effetto suddetto, che se scorrendo quei nostri mari della Riviera di ponente ritroverete in essa vascelli de' corsari che habbino attualmente predato, o che li ritroviate in atto di predare con le cannonate li gettiate in fondo sommergendoli, acciò venendo solamente presi non habbino speranza che in un modo, e che in un altro di sottrarsi dalla pena dovuta a' simili corsari, come talvolta e' seguito. Gli altri vascelli da corso che ritroverete li prenderete e condurete qua, partendo poi subito senz'altro nuov'ordine ad eseguire le suddette nostre commissioni, nelle quali perseverarete sin che da noi siate richiamato, che è quanto ci occorre per hora dirvi in questa materia [...]. Con l'assistenza di una galea si provveda e si

54 Ivi, Portofino, 23 aprile 1652.

55 Ivi, Savona, 5 giugno 1652.

provederà, che per l'avenire quei di Finale non possano muoversi dalla sua spiaggia né ricevere vascelli da parte alcuna⁵⁶ [...]»⁵⁷.

Come si vede, i governanti genovesi erano ben consapevoli di come i corsari europei, sfruttando la protezione delle grandi potenze, riuscissero spesso ad evitare le condanne più dure se catturati, quindi, in velata polemica con le stesse potenze, l'ordine principale era di affondarli. Tuttavia, era spesso necessario procedere con cautela, soprattutto quando era segnalata anche la presenza delle forze statali francesi o spagnole. Nel 1654, ad esempio, fu deciso di inviare quattro galee, quindi due terzi dello stuolo pubblico, nelle acque della Riviera di Ponente in occasione del passaggio di tre imbarcazioni a remi spagnole dirette a Finale, come precauzione nel caso in cui queste avessero cercato di ostacolare la controcorsa genovese per proteggere i corsari:

«Per maggior sicurezza del commercio, e traffico nella nostra Riviera di ponente, e difesa da corsari come per la stessa de i dazi e gabelle fu li mesi passati, mandata a farvi stazione, e dimora in detta Riviera una delle galee della Repubblica con l'instruttione che al capitano di detta galea fu al principio data [...] fu dipoi per degni rispetti a questa galea accresciuta et unita un'altra con le commissioni et ordini in tutto come sopra, et essendosi ultimamente ricevuti avvisi da Napoli, che siino destinate per navigar fra breve in suddetta Riviera alla volta del Finale tre galee della squadra di Sicilia [...] si è avuto per bene di rinforzare suddette due galee con due altre, e con la persona di un Commissario⁵⁸, che le governi, comandi e disponga nell'essecutione e conformità degli ordini dati [...]»⁵⁹.

Nonostante la priorità data agli affondamenti, spesso le navi corsare venivano semplicemente catturate. In questi casi, dopo che l'imbarcazione era stata condotta a Genova ed erano state appurate le sue reali responsabilità, spettava

56 La postilla riguardante i Finalesi fu aggiunta in conclusione agli ordini precedenti. Il documento prosegue comunque indicando alcune disposizioni contro il contrabbando. Stando sempre alla documentazione, nel periodo immediatamente successivo le galee impegnate in questa attività sarebbero diventate due.

57 ASGE, *Archivio segreto* n. 1667, Genova, 19 aprile 1653, copia d'instruttione solite darsi a Capitani di Galee che si mandano nella Riviera di Ponente per tenerla netta da corsari.

58 I Commissari generali venivano eletti per portare a termine singole missioni e mantenevano l'incarico solo per il tempo necessario al compimento delle operazioni. L'autorità di un Commissario generale era limitata alle galee o agli armamenti straordinari posti alle sue dirette dipendenze, da un punto di vista esclusivamente operativo. I Serenissimi Collegi stabilivano i limiti del mandato e le sue prerogative. In questo caso, gli ordini pratici erano sempre quelli del documento precedente.

59 ASGE, *Archivio segreto* n. 1667, Genova, 13 luglio 1654.

poi alle autorità cittadine la gestione del caso, che non sempre era di facile soluzione. Nel 1656, ad esempio, un vascello preso ai Maiorchini rimase a lungo in porto, visto che non si trovavano né compratori né impieghi alternativi⁶⁰.

Il 1659, almeno stando alla documentazione, fu un anno piuttosto denso di azioni corsare. Alla metà di gennaio giunsero tutte insieme segnalazioni su corsari maiorchini, attivi presso Alassio, e francesi, a loro volta autori di catture ai danni di mercantili di Sestri Ponente e Lavagna⁶¹. I Maiorchini risultano comunque particolarmente presenti, visto che catturarono anche un'imbarcazione francese al largo di San Pier d'Arena⁶² e una nave inglese a Diano⁶³, oltre ad essere segnalati in buon numero mentre aspettavano l'uscita dei mercantili francesi dai principali scali liguri o entravano in porto per rifornirsi di munizioni o generi alimentari⁶⁴.

Per quanto riguarda il naviglio genovese, sempre nel 1659 si segnala il caso di un leudo avvicinato da corsari francesi, che, dopo aver controllato che non trasportasse merci nemiche, lo lasciarono andare. Un caso quindi in cui furono seguite le regole, raro rispetto a quella che sembrava la norma nel Mar Ligure.

«Viddimo di verso terra lontano da noi circa un miglio una barca, quale dissimo e sospettammo che fosse o de' Turchi o maiorchina che però continuando noi il nostro camino quando fummo vicini circa a tiro di tre moschettate alla detta barca e veduto che dall'istessa barca si partiva una lancia venendo verso la nostra volta, come anche verso di noi veniva la barca [...] io che stimai detta barca fosse de' Christiani si perché era più grossa di quelle de' Turchi si perché haveva la bandiera che non era de' Turchi non volli abbandonare il leudo [...] ci condussero a bordo alla barca ove gionti ne fu domandato di che paese fossimo, et se havevamo patenti, e noi ci dissemo essere Genovesi e le mostrammo le patenti, quali lette il capitano di detta barca disse che se ne andassimo per fatti nostri et ordinò a suoi huomini della barca che non ne fosse toccato cosa alcuna et a noi disse che se ne fosse preso cosa alcuna glielo dicessimo che ci la farebbe restituire [...] io alla vista stimo che in detta barca vi fossero da centoquaranta in centocinquanta huomini et le viddi due pezzi di cannone

60 Ivi, Genova, 20 giugno 1656.

61 Ivi, Genova, 15 gennaio 1659.

62 Ivi, Genova, 11 febbraio 1659. Si trattava di una barca diretta a Genova che trasportava grano. Fu ordinato a una galea, ferma in quel momento a Savona, di raggiungere le imbarcazioni e ricondurle nel porto della capitale.

63 Ivi, Diano Marina, 25 febbraio 1659, sostanza dell'occorso nella depredazione della nave inglese, che caricava d'ogli nella maina di Diano.

64 Ivi, Genova, 13 marzo 1659.

di ferro, ma poi ho inteso ne havesse sei et io stimando fossero francesi.»⁶⁵

Dal punto di vista documentario, il 1659 si conclude con la richiesta, da parte di un comandante, di autorizzare la caccia ad alcuni legni corsari nella Riviera di Levante. In questo caso, si citano espressamente come nemici da eliminare i corsari al servizio della Francia, nonostante qualche perplessità nel governo, dovuta verosimilmente al timore di dure rappresaglie su Genova da parte del potente vicino. In particolare, si fa riferimento a cinque navi corsare, responsabili di razzie ai danni dei mercantili genovesi, ed emerge significativamente l'idea dei corsari come nemici pubblici da contrastare ed eliminare con tutti i mezzi, anche se, rispetto agli anni precedenti, la situazione politica internazionale rende più difficile la controcorsa.

«Havendo sotto li 28 del decorso mese di giugno inviato a VV.SS. Serenissime una lettera con una giusta domanda per potere qui attaccare, distrugere o pigliare quelli cinque corsari francesi come meglio mi potesse riuscire [...] mi è parso assai strano che VV.SS. Serenissime mettino alcuna difficolta circa al lassare che qui si rovinino li suddetti corsari maritimi francesi poi che a VV.SS. Serenissime deve essere benissimo noto che questi capitani & navi non spettano al Re di Francia, ma ben si a particolari infami & banditi corsari, e particolarmente due capitani, che sono banditi dalla Francia e che sono tenuti per corsari di mare [...] quali con ogni ragione si dovrebbe lassarli attaccare, e rovinare, e questo anche quando fusse in li porti di Francia [...]»⁶⁶.

Come si è visto in precedenza, nella seconda metà del Seicento anche i corsari provenienti dall'Atlantico, soprattutto inglesi e olandesi, iniziarono a frequentare assiduamente il Mediterraneo. Non limitandosi ad attaccare i mercantili francesi, genovesi e spagnoli, i nuovi arrivati finirono ben presto anche per combattere tra loro, vista l'ostilità che divideva le due nazioni, coinvolgendo in questa lotta le acque e gli scali della Repubblica. Ad esempio, nel 1665 fu segnalata nel porto di Genova la presenza di alcuni legni olandesi armati per la corsa che, dopo aver realizzato alcune catture ai danni degli Inglesi, avevano trovato rifugio nello scalo della capitale, suscitando immediatamente le proteste del console d'Inghilterra, mentre l'omologo olandese cercava di minimizzare la portata di queste azioni⁶⁷.

Gli anni Ottanta del Seicento furono un altro periodo di grande attività corsa-

65 Ivi, Genova, 4 marzo 1659, testimonianza del capitano Giambattista Costa di Lavagna.

66 Ivi, Portovenere, 2 luglio 1659.

67 ASGE, *Archivio segreto* n. 1669, Genova, 24 giugno 1665.

ra, dovuta principalmente alla politica aggressiva di Luigi XIV⁶⁸. Infatti, mentre l'ostilità francese verso Genova raggiungeva il suo culmine, il Mar Ligure continuava ad essere uno dei principali teatri della corsa europea, con navi sempre più grandi e bene armate. Oltre ad Inglesi e Olandesi, i protagonisti di questa attività erano in gran parte sempre gli stessi: i Maiorchini furono segnalati, ad esempio, nel 1683, quando catturarono mercantili francesi prima a Diano⁶⁹ e poi a Savona⁷⁰, e nel 1684, con catture ai danni dei Francesi presso Vado⁷¹ e dei Genovesi ad Alassio⁷².

Di fronte a questa recrudescenza della corsa europea, la flotta genovese continuava comunque i suoi pattugliamenti, tuttavia non sempre era necessario l'uso della forza per avere la meglio sui corsari: ad esempio, ancora nel 1684, alcune imbarcazioni francesi e maiorchine, che corseggiavano al largo della Riviera di Ponente e avevano finito per scontrarsi tra loro, furono raggiunte da una galea che le scortò pacificamente nel porto di Savona, dove sarebbero state trattenute in attesa di indagini sull'andamento dei fatti⁷³.

Comunque, i navigli genovesi non furono solo vittime della guerra di corsa, visto che in molti casi furono loro gli autori di attacchi e catture ai danni di imbarcazioni di altre nazioni. Generalmente, in questi casi, si trattava di mercantili armati che, in base alle circostanze, cercavano una fonte alternativa di guadagno, anche al di fuori dell'area ligure.

Negli anni Ottanta del Seicento, in concomitanza con la guerra marittima contro la Francia, i corsari genovesi risultarono piuttosto attivi. In particolare, prendendo come esempio il 1685, si trovano nella documentazione diversi casi di aggressioni ai danni di imbarcazioni francesi, operate da legni di Genova o del Dominio, provenienti questi ultimi da località come Voltri, Sturla e Framura⁷⁴. La Francia non tardò comunque a protestare e, visto lo squilibrio tra i due

68 Riguardo alla recrudescenza della corsa durante le guerre di Luigi XIV: Paolo CALCAGNO, «Minacce dal mare: Genova e l'intensificazione della corsa durante le guerre di Luigi XIV», in PELLERITI (cur.), cit., pp. 163-176.

69 ASGE, *Archivio segreto* n. 1673, Diano Marina, 28 marzo 1683. In questo caso la vittima era una tartana, che tentò invano di raggiungere la marina di Diano per sfuggire all'aggressione.

70 Ivi, Savona, 3 maggio 1683. Viste le proteste francesi, due galee furono inviate a dare la caccia ai corsari maiorchini.

71 Ivi, Genova, 14 marzo 1684.

72 Ivi, Alassio, 2 aprile 1684. Era una «barcha con 130 huomini bene armata», già responsabile di aggressioni ai danni dei Francesi, che si rifugiò poi a Finale.

73 Ivi, Savona, 1 maggio 1684.

74 Ivi, Genova, 12 marzo 1685. Sono almeno sedici le imbarcazioni francesi vittime di queste

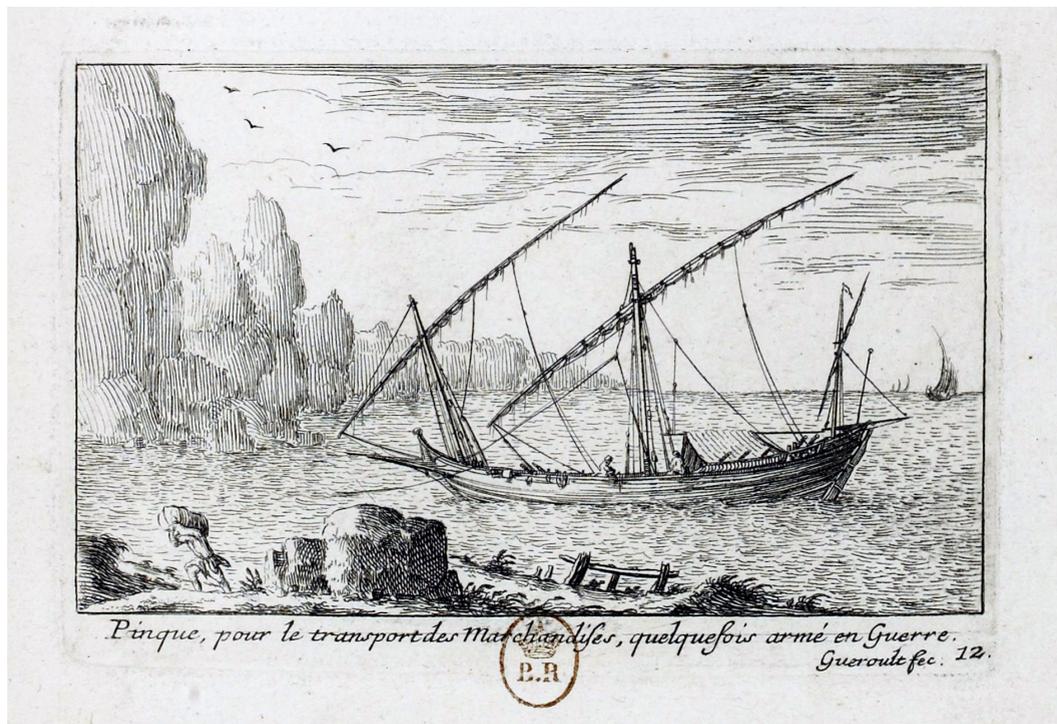


Fig. 3: Pinco genovese (Gueroult du Pas, *Recueil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, P. Giffart, 1710 – Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France)

Stati, a minacciare ulteriori rappresaglie.

«Dal nostro Gentilhuomo residente in Parigi ci è stato scritto che gli era stata fatta doglianza da un Ministro di quella Corte che da' vascelli genovesi fossero stati depredati vascelli francesi dopo che fu spirato il dì 12 marzo il termine prefisso alle ostilità di marina nell'aggiustamento seguito tra la Maestà Christianissima e la Repubblica [...] per tanto procurarete di prendere tutte le notizie che vi possano riuscire delle prede fatte da' nostri sudditi de vascelli francesi [...] e quando sapiate che alcuno de padroni genovesi abbia fatto preda de vascelli francesi dopo il detto dì 12 di marzo, e fosse capitato o capitasse nelle circostanze del vostro consolato, o in altra parte, impiegherete ogni diligenza poichè siano tratti con i loro vascelli e robbe [...]»⁷⁵

aggressioni da parte dei Liguri, in uno spazio compreso tra Spagna, Sardegna e Sicilia.

75 Ivi, Genova, 23 maggio 1685.

Indipendentemente dalle proteste e pressioni del loro governo, i Francesi non restavano comunque inerti e reagivano con i consueti metodi: sempre nel 1685 aggredirono diversi mercantili genovesi tra la Riviera di Ponente e la Spagna⁷⁶, e anche negli anni successivi continuarono a infestare le acque liguri.

Verso la fine del 1688 furono infine segnalati dapprima uno scontro navale tra Francesi e Olandesi presso Porto Maurizio⁷⁷, con i secondi che ebbero la meglio pur non riuscendo ad affondare l'imbarcazione nemica, e poi la cattura di una nave olandese a Sanremo, realizzata anche con l'aiuto di alcuni marinai di Alassio.

«Henrico Bosch Console degl'Alti, Potenti e Serenissimi Stati Generali degl'Uniti Paesi Bassi con suo sommo ramarico non puo a meno che adempire al debito della sua carica di non rappresentare alle SS.VV. Serenissime essere stata depredata, sotto 'l canone del luoco di S. Remo nella spiaggia vicino a terra un tiro di pistola, una nave olandese nominata *Fior del mare*, Capitano Antonio Tant, di notte tempo da un Capitano francese di nave mercante sino sotto li 17 del corrente mese di dicembre, con aver nello stesso tempo di tal'ostilità ucciso uno de' marinari e ferito un altro malamente. & quel che è peggio, assistito sudetto Capitano francese da una cialuppa, o sia coralina con molti huomini del luogo d'Alasio, qual nave precedentemente era stata perseguitata da detto Capitano francese sino alla spiaggia del Porto Maoritio e di poi per maggior sicurezza si era ritirata nella detta spiaggia di San Remo & sotto 'l canone di detto luoco [...].»⁷⁸

Mentre i corsari francesi restavano presenti a Ponente, dando la caccia non solo agli Olandesi ma anche agli Inglesi⁷⁹, la nave batava catturata a Sanremo si presentò dopo qualche mese a Genova sotto la bandiera gigliata, con un certo sconcerto da parte del console delle Province Unite, che non mancò di presentare le sue proteste⁸⁰.

76 Ivi, Genova, 3 luglio 1685.

77 Ivi, Porto Maurizio, 15 dicembre 1688.

78 Ivi, Genova, 26 dicembre 1688.

79 Ivi, Sanremo, 5 gennaio 1689.

80 Ivi, Genova, 3 ottobre 1689. Nonostante le rimostranze francesi, alla fine furono comunque gli Olandesi ad avere l'ultima parola in questa vicenda, visto che la nave fu restituita in quanto preda illegittima.

I corsari europei nella documentazione del Settecento

Come si è accennato in precedenza, la corsa europea nel Mar Ligure proseguì, con caratteristiche simili al periodo antecedente, anche nel Settecento: mentre la neutralità della Repubblica continuava a rivelarsi insufficiente per proteggere i mercantili da queste aggressioni, il ridimensionamento numerico della flotta di galee, avviato con la soppressione di un'unità per far fronte alle spese sostenute per l'acquisto di Finale (1713), riduceva ulteriormente la capacità difensiva genovese⁸¹. A maggior ragione, i navigli liguri si trovarono esposti alla corsa durante le guerre che videro direttamente coinvolta Genova.

Durante la guerra di Successione austriaca, che portò all'occupazione temporanea della Riviera di Ponente da parte dei Piemontesi con la stessa città di Genova brevemente sottoposta al controllo militare austriaco⁸², furono particolarmente attivi nella corsa sia i Sabaudi che i Britannici⁸³, ma anche i Francesi, questa volta alleati dei Genovesi, erano ben presenti nel Mar Ligure. Vediamo ora alcuni esempi relativi alla guerra corsara durante questo conflitto, tenendo comunque conto del fatto che molti danni al commercio marittimo ligure furono causati dall'attività diretta della flotta britannica.

Nel 1747, alcuni mercantili genovesi furono aggrediti nei pressi di Livorno da uno sciabecco britannico: in questo caso ad avere la meglio furono i Liguri, con l'aggressore che fu gravemente danneggiato grazie soprattutto, almeno da quanto si legge, all'azione del patrone di Alassio Giuseppe Mainetto, per questo proposto per premi e ricompense. Visto anche che Alassio rientrava tra i territori occupati dai Piemontesi, l'intento propagandistico di questa celebrazione appare piuttosto evidente.

81 In questo contesto, la presenza diretta dello Stato sul mare fu in parte sostituita dall'istituzione della Compagnia di Nostra Signora del Soccorso che, con un'originale commistione di iniziativa privata e controllo pubblico, armava bastimenti per la controcorsa. Su questo argomento: Emiliano BERI, «La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all'emergenza barbaresca nella Genova del Settecento», in PELLERITI (cur.), cit., pp. 151-163.

82 Riguardo all'occupazione sabauda della Riviera di Ponente: Paolo CALCAGNO, «Lo sguardo del Savoia sul Ponente ligure: la raccolta di informazioni da parte degli ufficiali sabaudi durante l'occupazione di metà Settecento (1746-1747)», in ASSERETO, BITOSI e MERLIN (cur.), cit., pp. 251-270. Sull'occupazione della città di Genova e la successiva rivolta antiaustriaca: Carlo BITOSI e Claudio PAOLOCCI (cur.), *Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Genova, Associazione Amici della Biblioteca Franzoniana, 1998; Giovanni ASSERETO, «1746. La rivolta antiaustriaca e Balilla», in *Gli anni di Genova*, cit., pp. 151-176.

83 LO BASSO, *In traccia de' legni nemici*, cit., pp. 123-166.

«Ben è noto a VV.SS. Serenissime quanto oprò il Patron Giuseppe Mainetto d'Alassio nel mese di marzo su le acque di Livorno contro del sciabecco inglese mentre antepoendo la gloria del suo Prencipe naturale all'evidente pericolo della propria vita e beni per essere il luogo d'Alassio occupato dalle armi di Sua Maestà sarda, si diede l'onore mediante il duro combattimento di tre ore continue contro del detto sciabecco di renderlo quasi distrutto d'equipaggio ed innavigabile e con ciò salvare dal medesimo il numeroso convoglio de bastimenti genovesi che tutti felici se n'entrarono in Livorno [...] almeno però si lusinga che una tale operazione sia stata gradita da VV.SS. Serenissime onde si fa animo ramemorarla alla loro alta comprensiva affinché vogliano compiacersi in contrasegno di tal gradimento dichiararlo Capitano di Mare e di Guerra ed onorarlo di quei altri premii ed onori à VV.SS. Serenissime meglio visti, desiderandosi il suddetto Patron Mainetto l'occasione di poter in avvenire vie più dimostrare la brama che ha di adoperarsi in servizio di VV.SS. Serenissime, e di sacrificare alla loro gloria il proprio sangue, e nel mentre umilmente s'inchina»⁸⁴.

Poco prima della fine della guerra, nel marzo del 1748, i corsari francesi catturarono presso Arenzano una nave olandese che, diretta in origine a Finale, si era trovata fuori rotta e la condussero a Genova. Anche in questo caso, gli Olandesi presentarono subito le proprie rimostranze, chiedendo la riconsegna della nave predata⁸⁵.

La corsa europea più insidiosa per Genova nel Settecento fu comunque quella praticata dai ribelli còrsi. Essi impiegavano principalmente legni di piccole dimensioni, che riuscivano non solo ad avere la meglio sulla maggior parte dei mercantili genovesi ma anche a sfuggire alle galee, che nel Settecento rappresentavano sempre il principale strumento di deterrenza anti-corsara⁸⁶. Ben presto, i bastimenti còrsi iniziarono a spingersi verso l'Italia, approfittando anche del riconoscimento di fatto della loro bandiera da parte di vari Stati italiani nonostante le proteste genovesi, e soprattutto verso le coste liguri. Di fronte alla

84 ASGE, *Archivio segreto* n. 1708. Genova, 27 marzo 1747.

85 Ivi, Genova, 2 marzo 1748.

86 Per gli aspetti marittimi della guerra in Corsica: Emiliano BERI, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2011, pp. 221-276; Id., «La marine génoise dans les guerres de la Corse (1729-1768)», *Chronique d'Histoire Maritime, publication de la Société Française d'Histoire Maritime*, 74 (2013), pp. 17-26; Id., «Galee e bastimenti da corsa. Le forze navali genovesi nella Rivoluzione di Corsica (1729-1768)», in *Storia dei Mediterranei. Relazione linguistiche, viaggi, politiche di dominio, conflitti*, Ragusa, Edizioni di storia e studi sociali, 2021, pp. 90-120.

corsa paolista molti mercantili liguri, nel tentativo di sfuggire a questi avversari, finirono per praticare il mimetismo di bandiera, navigando quindi con vessilli e patenti stranieri: nonostante i divieti, molte imbarcazioni battevano perciò bandiere toscane, pontificie, napoletane o francesi, anche se non mancavano comunque quelli che continuavano a inalberare la Croce di San Giorgio⁸⁷. Per fronteggiare la minaccia còrsa, oltre al solito pattugliamento delle acque rivierasche operato dalle galee⁸⁸, furono impiegate anche imbarcazioni più piccole di provenienza mercantile, come pinchi e feluche⁸⁹. Per proteggere il commercio dai nuovi nemici furono mobilitati anche legni dai principali centri delle Riviere, come Alassio e Chiavari, chiamati quindi direttamente a difendere l'attività marinaresca che impiegava gran parte della loro popolazione⁹⁰.

I ribelli, comunque, non solo continuavano a corseggiare ma inoltre costruivano nuove navi, ricevendo aiuti anche dai contrabbandieri. Nel 1761 la segnalazione dell'arrivo a Bonifacio (rimasta fedele alla Repubblica) dei marinai di un'imbarcazione catturata presso Calvi, in seguito fuggiti, si accompagna appunto alla notizia dei nuovi armamenti ribelli.

«La gondola del Patrone Francesco Moglio, che ne' mari di Calvi fu predata da pirati Corsi, fuggì dalle mani de' ribelli, e qui si rimise con tutti i marinari, ad esclusione del suddetto Patrone colà rimasto prigioniero. Dopo la dovuta contumacia qui consumata da i medesimi, ne ho preso l'esame di essi, che ho l'onore di compiegare, e dallo stesso VV.SS. Serenissime possono avere non solo la narrativa della loro disgrazia e della loro fuga, ma altresì l'essere e la portata del filucone da i ribelli nuovamente comprato o fatto comprare in Livorno nommeno, che il compimento della fabbrica del nuovo bastimento da detti ribelli fatto alle Prunette, ed il con-

87 Su questo argomento: Maria Stella ROLLANDI, «Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio inglese», *Società e storia*, 130 (2010), pp. 721-742; Luca LO BASSO, *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016, pp. 147-178. Le autorità genovesi finirono comunque per tollerare il mimetismo di bandiera, pur continuando a considerarlo, almeno formalmente, illegale (BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione», cit., pp. 140-142).

88 ASGE, *Archivio segreto* n. 1714. Sanremo, 13 aprile 1761. In questo caso, la galea *Raggia* si spinse fino a Nizza, per poi fermarsi brevemente a Sanremo prima di tornare a Genova.

89 Ivi, Genova, 18 luglio 1761. In questa occasione furono armati un pinco e due feluche, anche se, visto l'aumento dei mezzi a disposizione dei Còrsi, si segnalava comunque la necessità di ingaggiare altre imbarcazioni per proteggere le rotte tra Liguria e Toscana.

90 Ivi, Genova, 24 luglio 1761. Sono qui citati due brigantini e una galeotta di Alassio e cinque feluche da Chiavari, radunati a Genova in attesa di istruzioni. In particolare, i brigantini sarebbero stati inviati direttamente in Corsica, mentre le altre imbarcazioni avrebbero navigato di conserva alle galee nelle acque liguri e còrse.

tinuo commercio delle filuche napolitane in quelle bande [...]»⁹¹.

La controcorsa genovese, nonostante le difficoltà, portava anche a qualche risultato. Nel novembre del 1761 due feluche ottennero «uno dei maggiori successi conseguiti dalla marina da guerra genovese contro i corsari paolisti»⁹², catturando la feluca *La Santissima Concezione*, comandata da Giorgio Rossi di Calvi. In questa occasione, interrogando i prigionieri, fu appurato che alcuni legni ribelli si preparavano ad attaccare i mercantili liguri nelle acque toscane e rivierasche. Inoltre, fu rinvenuta la lettera di marca che autorizzava il capitano della feluca ad aggredire i navigli genovesi, firmata da Pasquale Paoli.

«Avendo noi in conseguenza della dichiarazione de venti del mese di maggio del millesettecentosessanta, e delle determinazioni dell'ultimo congresso tenuto in Casinca nel mese di maggio di questo anno, per le quali à noi viene addossato tutto il peso e la dirrezione degl'affari appartenenti alla guerra, risoluto d'armare in corso alcuni bastimenti della Nazione per andare in traccia di quelli della Republica di Genova nostra nemica, abbiamo in virtù delle presenti nostre lettere, patenti da noi firmate, e munite del Publico Sigillo del Regno accordato à Giorgio Rossi di Calvi il comando d'una nostra filucha nominata *La Santissima Concezione*, acciò colla medesima possa scorere, e dare la caccia e predare tutti quelli bastimenti, che sotto la bandiera della Republica di Genova gl'occorrerà incontrare tanto ne' mari del nostro Regno, che in quelli del Dominio Genovese; Vogliamo perciò che il medesimo come tale Capitano di detta filucha sia riconosciuto ed ubbedito dal suo equipaggio, ed assistito in tutto ciò che gli bisognerà da tutti quelli che dipendono dal nostro Governo [...]»⁹³.

In effetti, già alla fine del 1761 furono segnalate aggressioni a mercantili genovesi nelle acque della Toscana, quando uno di questi fu attaccato e catturato da un felucone ribelle⁹⁴. Nel mese successivo un leudo fu a sua volta predato dai Còrsi, che lo condussero a Livorno, nonostante le proteste genovesi presso le autorità toscane⁹⁵.

Per quanto riguarda le coste liguri, le falle nella sorveglianza anti-corsara finirono ben presto per essere sfruttate anche dalla flottiglia paolista. Nel marzo del 1742 fu aggredito un pinco di Cervo, che trasportava olio e altre mercanzie a

91 Ivi, Bonifacio, 23 ottobre 1761.

92 BERI, *Genova e il suo Regno*, cit., p. 250.

93 ASGE, *Archivio segreto* n.1714, Calvi, 22 novembre 1761.

94 Ivi, Livorno, 12 dicembre 1761.

95 Ivi, Livorno, 8 gennaio 1762.



Fig. 4: Tartana da negozio (Gueroult du Pas, *Recueil des vuës de tous les differens bastimens de la mer Mediterranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages*, Paris, P. Giffart, 1710 – Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France)

Marsiglia, al largo di Diano⁹⁶, mentre a luglio fu segnalata la cattura di un carico di sale a Levante e di una feluca a Bordighera⁹⁷.

Pur condotti con mezzi modesti, e comunque con una portata limitata rispetto alla corsa seicentesca, gli attacchi dei ribelli spaventavano i commercianti delle Riviere, che richiesero con insistenza maggiori protezioni al governo. In particolare, nella primavera del 1762 furono i pescatori di corallo di Rapallo, che si recavano regolarmente in Sardegna e che nell'anno precedente avevano

⁹⁶ ASGe, *Archivio segreto* n. 1714. Cervo, 13 marzo 1742.

⁹⁷ Ivi, Genova, 30 giugno 1762; Ventimiglia, 16 luglio 1762. Nel secondo caso il bastimento corso era anche responsabile della razzia ai danni di un felucione avvenuta nei giorni precedenti presso Sanremo.

subito perdite⁹⁸, a chiedere la scorta di almeno un bastimento armato per tenere lontano il nuovo e sfuggente nemico:

«Per le piraterie de' ribelli corsi sono qui in costernazione centocinquanta circa di queste coralline di partenza alle pesche de' coralli ne mari di Sardegna e Bonifaccio sul timore di essere assassinati nel passaggio al loro destino. Tamte povere famiglie anno il loro sostentamento dall'esito felice di detti viaggi, e in un'arresto rimarebbero all'ultima desolazione, e perciò in tale loro ansietà facciamo animo di ricorrere alla paterna amorevolezza di VV.SS. Serenissime umilmente supplicandole volersi degnare concederli un bastimento di loro scorta nel predetto viaggio [...]»⁹⁹.

Conclusioni

Terminata questa rassegna documentaria inerente alle azioni dei corsari europei e alle rappresaglie genovesi, si presentano, in conclusione, alcune considerazioni su quanto esposto nei paragrafi precedenti. Le fonti citate, e in parte trascritte, in questo studio dimostrano come la corsa europea abbia rappresentato una minaccia costante e significativa per il commercio genovese, toccando punte di particolare intensità. Quanto è stato ancora recentemente rilevato a proposito delle azioni dei Barbareschi¹⁰⁰, appare quindi valido anche per quelle dei corsari al servizio delle varie potenze europee.

La corsa barbaresca rappresentò un problema permanente per la Repubblica, visto il costante stato di guerra che caratterizzò le relazioni internazionali tra Genova e le Reggenze di Algeri, Tunisi e Tripoli. La corsa europea ebbe una configurazione differente, ma non di molto. Rappresentò un problema non permanente, è vero, ma comunque ben poco discontinuo, in relazione alla frequenza dei conflitti che caratterizza il Seicento e il Settecento e alla pressoché sistematica violazione della neutralità dei mercantili genovesi da parte dei bastimenti da corsa delle potenze in lotta. Quanto visto in questa sede a proposito del XVIII secolo si differenzia in parte rispetto alla realtà del periodo precedente, visto che il commercio genovese fu vittima di corsari che si consideravano effettivamente in guerra con la Repubblica. Tuttavia, anche i ribelli corsi, non avendo i mezzi né per sostenere veri e propri scontri con le unità militari genovesi

98 Su questo tema: Emiliano BERI, «Corallatori e guerra di corsa tra Sardegna e Corsica (1755-1768)», in Luca LO BASSO e Olivier RAVEAUX (dir.), «L'or rouge de Méditerranée: hommes, savoirs et pratiques autour du corail de la fin du Moyen Âge au XIXe siècle», *Rives Méditerranéennes*, 57 (2018), pp. 71-87.

99 ASGE, *Archivio segreto* n. 1714. Rapallo, 1 aprile 1762.

100 BERI, «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione», cit., pp. 121-131.

né per bloccare i collegamenti tra la Liguria e l'isola, finirono per concentrare i loro attacchi sui mercantili avversari.

A variare, in una certa misura, furono piuttosto le strategie difensive adottate dai Genovesi. Dapprima, nel XVI secolo, per contrastare gli attacchi dei Barbareschi, fu privilegiata una “difesa statica”¹⁰¹ impostata sulla prevalenza dello strumento fortificatorio, vista la necessità di proteggere sia i borghi costieri dalle incursioni a terra, sia i bastimenti mercantili dall'azione predatrice condotta in mare (con lo strumento fortificatorio efficace, in questo secondo caso, in relazione alla natura prevalentemente costiera, di cabotaggio, della navigazione mediterranea¹⁰²). Successivamente, a partire dal XVII secolo, considerati lo scemare delle incursioni a terra dei Barbareschi e la comparsa della nuova minaccia, quella dei corsari europei, che aveva quale unica configurazione l'azione predatrice contro i bastimenti mercantili, lo strumento navale, la “difesa mobile”, assunse un peso maggiore.

Il pattugliamento delle acque liguri da parte delle galee tentò di rispondere alle richieste di protezione avanzate da commercianti e marittimi e di dare concretezza alle rivendicazioni di sovranità sul Mar Ligure oltre che nuovo lustro all'immagine dello Stato, manifestando concretamente la sua presenza. Tale azione rivelava però evidenti limiti non tanto nelle intenzioni e nei sistemi adottati, quanto piuttosto per la scarsità di mezzi. Se le grandi imbarcazioni a remi, che potevano muoversi agilmente anche nei pressi delle coste, erano uno strumento adeguato a dare la caccia a legni corsari, tanto da essere impiegate anche contro avversari particolarmente sfuggenti come i ribelli paolisti, il loro scarso numero in paragone alla vastità dello spazio marittimo da controllare vanificava in gran parte l'efficacia della deterrenza, con i corsari, barbareschi o europei, che potevano sfruttare agevolmente le fisiologiche falle nel sistema difensivo genovese. Inoltre, soprattutto nel tardo Seicento, le minacce di rappresaglia da parte delle grandi potenze, sempre pronte a difendere i corsari al loro servizio¹⁰³, finirono per rappresentare un ulteriore ostacolo alla controcorsa genovese. I costi di gestione della flotta pubblica, principale causa del mantenimento di un numero insufficiente di unità e dei fallimenti nei tentativi di riarmo navale promossi nel Seicento, e le cautele imposte dalle ragioni della politica interna-

101 *Id.*, pp. 126-128.

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

103 CALCAGNO, «Corsari e difesa mobile delle coste», *cit.*, pp. 960-963.

zionale, lasciarono quindi sostanzialmente un'ampia libertà di movimento ai corsari europei, che, tra il XVII e il XVIII secolo, ebbero modo di stabilire una pressoché costante, e solo moderatamente disturbata, presenza nel Mar Ligure.

In queste circostanze, i successi ottenuti nella controcorsa, pur presenti nella documentazione, si rivelavano effimeri, non portando ad un reale miglioramento della situazione per i Genovesi né al ristabilimento della sicurezza nel Mar Ligure. La richiesta di protezione avanzata dal mondo marittimo e commerciale ligure rimase perciò in gran parte sostanzialmente inappagata, portando tra le altre cose a pratiche, come il mimetismo di bandiera, che, per quanto ufficialmente proibite, finirono in una certa misura per essere tollerate dalle autorità.

BIBLIOGRAFIA E FONTI MANOSCRITTE

- ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *Archivio segreto* nn. 1666, 1667, 1669, 1673, 1708, 1714
- ASSERETO, Giovanni, «1746. La rivolta antiaustriaca e Balilla», in *Gli anni di Genova*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp. 151-176
- BARAZZUTTI, Roberto, «La course française en Méditerranée», *Nuova Antologia Militare*, 1, 3 (2020), pp. 183-202
- BARRA, Francesco, *Il Regno delle Due Sicilie (1734-1861)*, vol. I, Avellino, Il Terebinto, 2018
- BERI, Emiliano, *Genova e il suo Regno. Ordinamenti militari, poteri locali e controllo del territorio in Corsica fra insurrezioni e guerre civili (1729-1768)*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2011
- «Contrabbandieri, pirati e ladri di mare. Bonifacini e napoletani nella marina di Pasquale Paoli (1756-1768)», *Società e Storia*, 132 (2011), pp. 249-276
 - «La marine génoise dans les guerres de la Corse (1729-1768)», *Chronique d'Histoire Maritime, publication de la Société Française d'Histoire Maritime*, 74 (2013), pp. 17-26
 - «Génova y su frontera marítima entre los siglos XVI y XVII, defensa y control», in Valentina FAVARÒ, Manfredi MERLUZZI e Gaetano SABATINI (cur.), *Fronteras: Procesos y prácticas de integración entre Europa y América (siglos XVI-XX)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2016, pp. 341-352
 - «La Compagnia di Nostra Signora del Soccorso: iniziativa privata e potere pubblico di fronte all'emergenza barbaresca nella Genova del Settecento», in Enza PELLERITI (cur.), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, pp. 151-163

- «Corallatori e guerra di corsa tra Sardegna e Corsica (1755-1768)», in Luca LO BASSO e Olivier RAVEAUX (dir.), «L'or rouge de Méditerranée: hommes, savoirs et pratiques autour du corail de la fin du Moyen Âge au XIXe siècle», *Rives Méditerranéennes*, 57 (2018), pp. 71-87
- «Contro i corsari barbareschi. Una guerra permanente nel Mediterraneo d'età moderna», in *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo medioevo al 1870*, Ragusa, Edizioni Storia e Studi Sociali, 2019, pp. 280-304
- «Proteggere il commercio e difendere il Dominio. Il Golfo della Spezia nella politica militare della Repubblica di Genova (XVI-XVIII sec.)», *Nuova Antologia Militare*, 1, 3 (2020), pp. 203-226
- «Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca XVII-XVIII sec.», *Progressus. Rivista di storia, scrittura e società*, 1 (2020), pp. 121-144
- *Contrabbandieri e corsari napoletani nella Rivoluzione di Corsica (1757-1768)*, Nocera Superiore, D'Amico, 2020
- «Galee e bastimenti da corsa. Le forze navali genovesi nella Rivoluzione di Corsica (1729-1768)», in *Storia dei Mediterranei. Relazione linguistiche, viaggi, politiche di dominio, conflitti*, Ragusa, Edizioni di storia e studi sociali, 2021, pp. 90-120
- BRROSSI, Carlo, *Il governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova, ECIG, 1990
- «Navi e politica nella Genova del Seicento», *Atti della Accademia ligure di scienze e lettere*, s. VI, 5 (2002), pp. 261-283
- «Il Genio ligure risvegliato. La potenza navale nel discorso politico genovese del Seicento», in Francesca CANTÙ (cur.), *I linguaggi del potere nell'età barocca*, vol. II, Roma, Viella, 2009, pp. 81-109
- *1684. La Repubblica sfida il Re Sole*, in *Gli anni di Genova*, Roma-Bari, Laterza, 2010, pp. 123-150
- BRROSSI, Carlo, e PAOLOCCI, Claudio, (cur.), *Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Genova, Associazione Amici della Biblioteca Franzoniana, 1998
- BONO, Salvatore, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1997
- *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia, Morlacchi, 2005
- *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019
- BORGHESI, Vilma, «Il Magistrato delle Galee (1559-1607)», in «Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo», *Miscellanea storica ligure*, 3 (1973), pp. 187-223
- CALCAGNO, Paolo, «La puerta a la mar». *Il Marchesato del Finale nel sistema imperiale spagnolo*, Roma, Viella, 2011

- «Corsari e difesa mobile delle coste: il caso genovese nella seconda metà del XVII secolo», *Studi storici*, 4 (2014), pp. 937-964
 - «Lo sguardo del Savoia sul ponente ligure: la raccolta di informazioni da parte degli ufficiali sabaudi durante l'occupazione di metà Settecento (1746-1749)», in Giovanni ASSERETO, Carlo BITOSI e Pierpaolo MERLIN (cur.), *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri*, Genova, Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 2015, pp. 251-270
 - «Minacce dal mare: Genova e l'intensificazione della corsa durante le guerre di Luigi XIV», in Enza PELLERITI (cur.), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, pp. 163-176
 - *Fraudum. Contrabbandi e illeciti doganali nel Mediterraneo (sec. XVIII)*, Roma, Carocci, 2019
- CANDIANI, Guido, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2012
- CASANOVA, Giorgio, *La Liguria centro-occidentale e l'invasione franco-piemontese del 1625*, Genova, Erga, 1983
- COSTANTINI, Claudio, «Aspetti della politica navale genovese nel Seicento», *Miscellanea Storica Ligure*, n.s., 2/1 (1971), pp. 207-235
- *La Repubblica di Genova in età moderna*, Torino, Utet, 1978
- DECIA, Tamara, *Contra infeas y enemigos de Su Majestad. I finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*, Palermo, New Digital Press, 2018
- DESSERT, Daniel, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi Soleil*, Paris, Fayard, 1996
- FILIOLI URANIO, Fabrizio, *La squadra navale pontificia nella repubblica internazionale delle galere: secoli XVI-XVII*, Roma, Aracne, 2016
- GIACOMONE PIANA, Paolo, e DELLEPIANE, Riccardo, «La preparazione militare della Repubblica di Genova per la guerra del 1625», in Dino PUNCUH (cur.), «Studi in memoria di Giorgio Costamagna», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, XLIII (2003), pp. 269-304
- GLETE, Jan, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London, Routledge, 2000 (trad. it. *La guerra sul mare 1500-1650*, Bologna, Il Mulino, 2010)
- GOODMAN, David, *El poderío naval español: historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, Península, 2001
- GRAZIANI, Antoine-Marie, «La marine de guerre paoliste (1755-1760): mythes et réalités», *Neptunia*, 228 (2002), pp. 22-35
- HERRERO SÁNCHEZ, Manuel, «La quiebra del sistema hispano-genovés (1627-1700)», *Hispania*, LXV (2005), pp. 115-152
- IEVA, Frédéric, «Il Principe di Piemonte nella guerra lampo del 1625», in Giovanni As-

- SERETO, Carlo BITOSI e Pierpaolo MERLIN (cur.), *Genova e Torino. Quattro secoli di incontri e scontri*, Genova, Quaderni della Società Ligure di Storia Patria, 2015, pp. 81-98
- LANE, Frederic, *Profits from power. Readings in protection rent and violence-controlling enterprises*, Albany, State University of New York Press, 1979
- LENCI, Marco, *Corsari. Guerra, schiavi e rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci, 2006
- LO BASSO, Luca, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, Philobiblon, 2002
- *Uomini da remo. Galee e galeotti nel Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003
 - *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, Philobiblon, 2004
 - «Livorno, gli inglesi e la guerra corsara nel Mediterraneo occidentale nella seconda metà del XVIII secolo», *Nuovi Studi Livornesi*, XV (2008), pp. 153-170
 - «Finale porto corsaro spagnolo tra Genova e la Francia alla fine del Seicento», in Paolo CALCAGNO (cur.), *Finale fra le potenze di antico regime. Il ruolo del Marchesato nella scena internazionale (secoli XVI-XVIII)*, Savona, Società savonese di storia patria, 2009, pp. 132-155
 - «L'emergenza corsara e il difficile mantenimento della neutralità della Repubblica di Genova tra Rivoluzione e Controrivoluzione», in ENZA PELLERITI (cur.), *Per una ricognizione degli «stati d'eccezione». Emergenze, ordine pubblico e apparati di polizia in Europa: le esperienze nazionali (secc. XVII-XX)*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2016, pp. 137-150
 - *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016
- PACINI, Arturo, «*Desde Rosas a Gaeta*». *La costruzione della rotta spagnola nel Mediterraneo occidentale nel secolo XVI*, Milano, Franco Angeli, 2013.
- PEDEMONTE, Danilo, «Bombe sul Dominio: la campagna inglese contro la Repubblica di Genova durante la guerra di Successione austriaca», *Mediterranea. Ricerche storiche*, X, 27 (2013), pp. 109-148
- PÉRET, Jacques, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012
- REY, Didier, «La flotte militaire corse 1760-1769», *Études Corses*, 29 (1987), pp. 145-160
- ROLLANDI, Maria Stella, «Mimetismo di bandiera nel Mediterraneo del secondo Settecento. Il caso del Giorgio inglese», *Società e storia*, 130 (2010), pp. 721-742
- SAVELLI, Rodolfo, «Un seguace italiano di Selden: Pietro Battista Borghi», *Materiali per una storia della cultura giuridica*, III (1973), pp. 13-76

- TENENTI, Alberto, «Problemi difensivi del Mediterraneo nell'età moderna», in Antonello MATTONE e Piero SANNA (cur.), *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Sassari, Gallizzi, 1994, pp. 311-318
- TOSO, Giorgio, *Viva sempre a rossa croce. La guerra sul mare nel Settecento ligure attraverso la documentazione letteraria in genovese*, Savona, Insedicesimo, 2019
- «Il ritorno al mare. Dibattito politico e letteratura sul riarmo navale a Genova tra il XVI e il XVII secolo», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n.s., LX (2020), pp. 175-222.
- VILLIERS, Patrick, *Les Corsaires*, Paris, Éditions Jean-Paul Gisserot, 2007
- ZAPPÀ, Andrea, *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Città del Silenzio, Novi Ligure, 2018