

PART FOUR

Isolation and History: The Islands of Sardinia and Corsica

Paura corsara e problemi di difesa nel Regno di Sardegna tra Cinque e Seicento

Giovanni Murgia

Nel giugno del 1519, nella Dieta di Francoforte, Carlo V d'Asburgo veniva proclamato imperatore di un Regno vastissimo che si estendeva dall'Europa fino alle lontane Americhe, con il riconoscimento quindi dell'esercizio e del controllo di un potere territoriale estesissimo, anche se incrinato da molte contraddizioni di carattere politico, culturale e soprattutto religioso.

Nell'Impero, infatti, erano molti e non di facile risoluzione, i problemi che dovevano essere affrontati con urgenza ma allo stesso tempo con estrema prudenza. Ma erano soprattutto due i problemi che nell'animo dell'imperatore suscitavano maggiore apprensione: quello religioso e quello turco, anch'esso comunque palesemente condizionato dalla diversa cultura religiosa, quella islamica.

L'unità religiosa era condizione determinante per la sopravvivenza dell'Impero, per la saldatura della sua area germanica con quella italiana e borgognona, oltre che, e soprattutto, con quella spagnola: di qui la pressione di Carlo V per la convocazione di un Concilio, inteso quale elemento di conciliazione o almeno di compromesso fra cattolicesimo romano e protestantesimo¹.

Ben più preoccupante si manifestava invece il problema turco in quanto costituiva una seria minaccia per l'Europa cristiana. In questi anni

1. Su queste problematiche, fra i tanti, cfr. K. Brandi, *Kaiser Karl V*, München, 1937; J. H. Elliot, *La Spagna imperiale 1469-1716*, Bologna, 1972; R. Carande, *Carlo V e i suoi banchieri*, Milano, 1987; M. Rady, *The Emperor Charles V*, London, 1988; P. Merlin, *La forza e la fede. Vita di Carlo V*, Roma-Bari, 2004, e gli Atti dei convegni internazionali promossi in occasione del quinto centenario della nascita di Carlo V e curati da: J. L. Castellano Castellano, F. Sánchez-Montes González, *Carlos V*, voll. I-V, Madrid, 2001; B. Anatra, F. Manconi, *Sardegna, Spagna e Stati Italiani nell'età di Carlo V*, Roma, 2001; G. Galasso, A. Musi, *Carlo V, Napoli e il Mediterraneo*, Napoli, 2001, e F. Cantù, M. A. Visceglia, *L'Italia di Carlo V*, Roma, 2003.

l'espansione dei turchi ottomani, che nel 1529 minacceranno la stessa città di Vienna, introduceva un fattore antagonistico all'Europa cristiana. Il che porterà ad un allargamento dei rapporti politici e diplomatici al di là del ristretto quadro europeo, in termini impensabili nel periodo precedente.

Lo stesso Carlo V, per reazione ad un'alleanza tattica tra Francesco I di Francia, suo rivale nella contesa per il titolo di imperatore, e Solimano, sultano di Costantinopoli, sarà costretto a intessere rapporti diplomatici con i sovrani persiani, con il malcelato intento di usarli in funzione antiturca.

In questo nuovo scenario politico e religioso, lo spirito di crociata, anche se continua ad apparire nel linguaggio delle corti, tenderà nella sostanza gradualmente a scemare. Pertanto Solimano non appare più come un barbaro, il nemico della cristianità civile, ma come un principe potente, oggetto di rapporti diplomatici come tutti gli altri sovrani.

Tuttavia il grande avversario di Carlo V rimarrà proprio l'Impero ottomano.

Dopo la conquista di Costantinopoli i turchi hanno continuato la propria espansione nel Mediterraneo e nell'Europa orientale fino a controllare progressivamente tutta l'Africa settentrionale, dall'Egitto all'Algeria, l'Anatolia, la Siria, la Mesopotamia, gli stati di Grecia, la Bulgaria, la Romania, le regioni dell'Albania, della Serbia, della Bosnia, parte dell'Ungheria.

È quello ottomano un Impero vastissimo che preme sull'Europa. Ma oltre che vasto è anche solido, in quanto molta parte dell'eredità islamica sopravvive, come la doppia dignità di sultano, allo stesso tempo capo politico e militare, e di califfo, capo religioso, riunita nella stessa persona.

Nell'organizzazione politica dell'Impero inoltre è stata utilizzata anche l'eredità amministrativa bizantina per cui, di fronte ad un variegato e composito sincretismo di culture e di etnie nessuno spirito di supremazia etnica muove infatti i turchi, che sono pronti a riaffidare a greci, slavi e italiani convertiti le maggiori cariche nell'amministrazione.

L'Impero ottomano è inoltre uno stato ricco, grazie ai tributi che raccoglie nelle province soggette ed alle prede di guerra. La sua organizzazione militare risulta assai efficiente ed ha il suo punto di forza nei giannizzeri, truppe reclutate forzatamente in tutto l'Impero, anche

fra cristiani, educate alla rigida disciplina militare, alla guerra e per la guerra, e direttamente dipendenti dal sultano.

Per l'Europa e soprattutto per l'Impero spagnolo esso rappresentava pertanto una seria e costante minaccia tanto più che con Solimano riprendeva la spinta espansionistica dell'Impero turco nel Mediterraneo centro-occidentale. Nel 1522 il sultano sottraeva Rodi ai gerosolimitani, alleandosi con i barbareschi del nord-Africa, dove la Spagna possedeva oramai poche e isolate basi come Orano, dopo aver perso Algeri, ora controllata da un capo locale, Khair-ad-din, detto il Barbarossa, che l'ha trasformata in un centro di pirateria organizzata, base ideale degli attacchi corsari alle rotte mediterranee che rivestivano per la Spagna un'importanza vitale².

Da questo momento l'aggressività ottomana tenderà a diventare più pressante. Carlo V, nonostante l'impegno sostenuto in questo settore, nel quale è direttamente coinvolto il suo prestigio di imperatore e di difensore della fede, dovrà registrare le prime gravi difficoltà, anche perché contestualmente dovrà guardarsi le spalle dalla politica filoturca portata avanti dal suo rivale Francesco I, il cui muoversi sul piano politico e diplomatico susciterà non pochi imbarazzi di fronte alla cristianità europea e al pontefice, allarmati e scandalizzati da questa alleanza definita anticristiana e antieuropea³.

Per tener lontano, o quanto meno arginare, il pericolo turco dall'area del Mediterraneo centro-occidentale, dall'Italia e dalla stessa Spagna, oltre che dalla Sicilia, dalla Sardegna e dalle Baleari, era quindi indispensabile organizzare una barriera difensiva che avrebbe richiesto l'impegno di ingenti risorse finanziarie ed umane⁴.

2. Al riguardo cfr. V. J. Parry, *L'Impero ottomano (1520-1566)*, in *Storia del mondo moderno*, Milano, 1967, vol. II, pp. 662-689 e G. Motta (a cura di), *I Turchi, il Mediterraneo, l'Europa*, Milano, 1998.

3. Cfr. F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, 1986, vol. II, p. 993.

4. Sulla politica di difesa seguita da Carlo V cfr. G. C. Porras, *La defensa de los territorios hispanos*, in *Carlos V y las Artes, promoción artística y familia imperial*, a cura di M. J. Ridondo Cantera, M. A. Salama, Valladolid, 2000, pp. 165-201; A. Cámara Muñoz, *Las fortificaciones del emperador Carlos V. Carlos V, las armas y las letras*, Madrid, 2000, pp. 123-137, e F. Marías, F. Pereda, *Carlos V, las Armas y las Letras*, ivi, pp. 19-41.

Nelle strategie messe in atto da Carlo V prima, e successivamente da Filippo II, per prevenire ed eventualmente rintuzzare ogni tentativo turco di espansione verso le terre bagnate dal Mediterraneo centrale e occidentale, un ruolo di rilevante importanza svolgeranno soprattutto la Sicilia, Malta e in parte Napoli.

La Sicilia, infatti, dopo la conquista di Rodi da parte di Solimano e il progressivo abbandono degli avamposti veneziani in Egeo e Peloponneso, accentuerà ancor più il suo ruolo di frontiera, trasformandosi progressivamente in un'unica grande fortezza e in un immenso porto nel quale si raccoglieranno le flotte delle potenze cristiane. Oltretutto l'isola, come pure Napoli⁵, verrà coinvolta nella politica africana elaborata dai suoi gruppi dirigenti e sostenuta dai viceré, interessati al controllo delle rotte che trasferivano il grano verso la penisola iberica.

Per il suo ruolo strategico contro il pericolo turco, la Sicilia sarà così oggetto di un notevole impegno per dotare di fortificazioni le sue coste e le città: a più riprese verranno votati dal Parlamento contributi straordinari per fortificare le città di Siracusa, di Trapani, di Milazzo; le numerose strutture difensive dell'isola verranno integrate sino a fare del suo territorio un unico spazio militare.

All'inizio del secolo XVI, Napoli e la Sicilia, erano seminate, tanto sulle rive quanto all'interno, di fortezze e di fortificazioni spesso in disuso, dai muri in rovina. Raramente le autorità cittadine si erano preoccupate di dotarle di artiglieria, di bastioni e di cavalieri, di rafforzarne i muri e i terrapieni in previsione di attacchi nemici. La distruzione o la rimessa in efficienza delle fortezze in disuso, la costruzione di nuovi apprestamenti di difesa assorbiranno il lavoro di parecchie generazioni: dal 1541 Catania comincia ad aggiungere alla cinta medievale bastioni capaci di incrociare i fuochi nemici. L'impresa sarà portata a termine solo nel 1617, dopo tre quarti di secolo di sforzi e spese⁶.

5. Cfr. A. Musi, *L'Italia dei Viceré. Integrazione e resistenza nel sistema imperiale spagnolo*, Cava de' Tirreni, 2000, pp. 28-29.

6. Cfr. D. Ligresti, *L'organizzazione militare del Regno di Sicilia (1573-1635)*, in "Rivista Storica Italiana", CV (1993), pp. 647-678; D. Ventura, *Uomini e armi per la difesa costiera della Sicilia (da un'inedita relazione del primo Seicento)*, in

Il grande lavoro di fortificazione delle coste e delle città cominciò in tutto il Mezzogiorno intorno al 1538, sotto l'impulso del viceré Pedro de Toledo⁷ a Napoli e di Ferrante Gonzaga in Sicilia. Il 1538 è l'anno di Prevesa, della sconfitta cioè della flotta cristiana al comando di Andrea Doria, battuta dal Barbarossa. Da allora le flotte turche sferreranno i loro colpi potenti, e impossibili da parare in mare, sulle coste di Napoli e della Sicilia. Ferrante Gonzaga, ad esempio, tra il 1535 e il 1543, procedeva a farvi edificare ben 137 torri sui litorali orientale e meridionale⁸, difeso questo in parte dalla natura, ma esposto agli attacchi dei turchi e ben presto ridotto ad essere "di fronte all'Impero ottomano, soltanto una semplice frontiera militare"⁹.

In Sicilia, come pure nel Regno di Napoli, i lavori per realizzare le opere di fortificazione continueranno anche sotto i successori di Pedro di Toledo e di Ferrante Gonzaga. Tra il 1549 e il 1553, ad esempio, nell'isola vennero edificate ben 37 nuove torri di avvistamento con il potenziamento dei corpi di cavalleria che avrebbero dovuto assicurare un capillare e costante pattugliamento delle coste e del territorio, i cui costi di mantenimento e di gestione si scaricavano pesantemente sul bilancio del Regno.

L'accorto sistema di difesa costiera adottato, la massa di uomini che impiegava, il complesso meccanismo di staffette, di collegamenti, di segnalazioni ottiche che esso implicava, per la sua duttilità si dimostrerà assai efficace nello scongiurare il pericolo turco.

Ad enfatizzare il ruolo della Sicilia, quale gigantesco retrovia e arsenale delle armate ispaniche e delle squadre navali ad esse collegate (ricordiamo

"Ricerche storiche", XXII (1992); A. Cámara, *Las fortificaciones y la defensa del Mediterráneo*, in E. Belenguier i Cebriá, *Felipe II y el Mediterráneo*, Madrid, 1999, IV, pp. 355-376; G. MUTO, *Percezione del territorio e strategia del controllo nel Mediterraneo spagnolo (secoli XVI-XVII)*, in R. Villari (a cura di), *Controllo degli stretti e insediamenti militari nel Mediterraneo*, Roma, 2002, pp. 185-197 e V. Favaro, *La Sicilia fortezza del Mediterraneo*, in "Mediterranea. Ricerche storiche", n. 1 (2004), pp. 31-48.

7. Cfr. J. M. Del Moral, *El Virrey de Napoles don Pedro de Toledo y la guerra contra el Turco*, Madrid, 1966.

8. Cfr. G. Papasso, *Il governo di Don Ferrante Gonzaga in Sicilia dal 1535 al 1543*, in "Archivio Storico Siciliano", XXX e XXXI.

9. G. La Mantia, *La Sicilia e il suo dominio nell'Africa settentrionale dal secolo XI al XVI*, in "Archivio Storico Siciliano", XLIV, p. 205, nota.

fra l'altro che uomini e navi diretti all'infausta spedizione di Gerba nel 1560 faranno per lungo tempo sosta a Messina e Siracusa e che ugualmente la flotta della Lega Santa, al comando di don Giovanni d'Austria, si radunerà prima della battaglia vittoriosa di Lepanto nel 1571 (sempre a Messina) sarà soprattutto la politica seguita dalla Spagna in direzione dell'espansione sulle coste dell'Africa settentrionale; politica perseguita in quegli anni e concretizzatasi nello stabilimento di *presidios* che avranno una funzione neutralizzatrice rispetto ai porti che ospitavano le flotte barbaresche (El Peñon rispetto ad Algeri e La Goletta rispetto a Tunisi), anche se a costo di una maggiore esposizione della Sicilia agli attacchi turchi e barbareschi, non sempre tempestivamente segnalati dalle torri costiere di avvistamento che i viceré del tempo continuavano ad innalzare¹⁰.

La proiezione africana dell'isola comporterà per i suoi abitanti pesanti sacrifici finanziari ed umani, e darà luogo anche ad un vivace dibattito sulla convenienza a logorare uomini e risorse in una guerra contro i turchi e i loro alleati, guerra che si rivelava senza quartiere e senza apparenti vantaggi immediati o quantomeno a breve scadenza¹¹.

Ovviamente questi ultimi non erano assenti, e sarà lo stesso Carlo V a ricordarlo ai siciliani che gli avevano fatto presente l'intollerabilità del peso loro addossato per il rifornimento della guarnigione di La Goletta e delle altre piazzeforti africane del Canale di Sicilia, sollecitando nel contempo un maggior coinvolgimento delle risorse non solo finanziarie spagnole. Di fronte a tali rimostranze Carlo V, rimarcando

10. Cfr. A. Spagnoletti, *La frontiera armata. La proiezione mediterranea di Napoli e della Sicilia tra XV e XVI secolo*, in B. Anatra, G. Murgia, *Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re cattolici al Secolo d'oro*, Roma, 2004, p. 19. Sugli indirizzi della politica nordafricana seguiti dalla Spagna in età moderna cfr.: M. A. de Bunes Ibarra, *La imagen de los musulmanes y de norte de Africa en la España de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1989; M. García Arenal, M. A. de Bunes Ibarra, V. Aguilar, *Repertorio bibliográfico de las relaciones entre la península ibérica y el norte de Africa (siglos XV-XVI). Fuentes y bibliografía*, Madrid, 1989, e M. García Arenal, M. A. de Bunes Ibarra, *Los españoles y el norte de Africa, siglos XV-XVIII*, Madrid, 1992.

11. Cfr. G. Giarrizzo, *La Sicilia dal Cinquecento all'Unità d'Italia*, in V. D'Alessandro, G. Giarrizzo, *La Sicilia dal Vespro all'Unità d'Italia*, vol. XVI della *Storia d'Italia* diretta da G. Galasso, Torino, 1989, pp. 153 e sgg.

il ruolo occupato dai *presidios* nella protezione e nella difesa degli stati italiani, ribadiva il loro obbligo nel provvedere al loro mantenimento¹².

Ad accentuare in maniera significativa la funzione che la Sicilia aveva ormai assunto “quale strategico fronte marittimo dell’Italia contro il pericolo turco” aveva contribuito anche l’arrivo a Messina, nel 1523, del Gran Maestro e dei cavalieri dell’Ordine di San Giovanni, espulsi da Rodi, poi la loro peregrinazione tra Augusta, Siracusa e Messina, infine la concessione di Carlo V, il 23 marzo del 1530, dell’arcipelago maltese (feudo del Regno siciliano) e di Tripoli alla Sacra Religione.¹³ L’insediamento dei giovanniti nella vicina Malta avrebbe dovuto contribuire a rafforzare il ruolo strategico della grande isola nello scontro tra l’Impero turco e la Monarchia asburgica ed i suoi alleati.

Il privilegio di concessione di Carlo V, più volte reiterato, assicurava, tra l’altro, all’Ordine di estrarre dai porti caricatori siciliani una certa quantità di grano, non gravata da tasse di esportazione, oltre a numerosi altri prodotti indispensabili per soddisfare le esigenze alimentari della popolazione maltese e dei cavalieri. La prima tappa delle *carovane* dei gerosolimitani era, infatti, un porto siciliano dove poter fare rifornimento di biscotto e di munizioni “da bocca e da guerra”; nei porti siciliani si raccoglievano informazioni su avvistamenti di naviglio turco e barbaresco; ugualmente i cantieri di Augusta, Messina e Siracusa accoglievano le galere della squadra gerosolimitana per effettuare le periodiche manutenzioni e le necessarie riparazioni.

Non è un caso che allora corresse diffusamente il detto che Malta “no puede tener vida sin la Sicilia”¹⁴.

12. Cfr. M. J. Rodríguez Salgado, *Un imperio en transición. Carlos V, Felipe II y su mundo*, Barcelona, 1992, pp. 400-401; B. Alonso Acero, *El norte de África en el ocaso del emperador (1549-1558)*, in *Carlos V y la quiebra del umanismo político en Europa (1530-1558)*, Madrid, 2001, vol. I, pp. 387-414. Sui sacrifici che comportava per la Sicilia la politica africana della Spagna cfr. anche D. Mack Smith, *Storia della Sicilia medievale e moderna*, Roma-Bari, 1994, p. 168.

13. Cfr. E. Bradfort, *Storia dei Cavalieri di Malta*, Milano, 1975; V. Mallia-Milanes, *La donazione di Malta da parte di Carlo V all’ordine di San Giovanni* in B. Anatra, F. Manconi (a cura di), *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell’età di Carlo V*, Roma, 2001, pp. 137-148, e S. Mercieca, *The Knights of St John in Malta*, Firenze, 2005.

14. Cfr. M. Fontenay, *Malte au temps de Charles Quint et Philippe II: un enjeu de la politique espagnole en Méditerranée*, in *Felipe II y el Mediterráneo*, cit., IV, pp. 277-291.

L'associazione Malta-Sicilia non si esauriva ovviamente nell'interscambio commerciale. Dopo il 1530 sempre più spesso la squadra navale giovannita opererà a fianco delle galere siciliane e non vi sarà evento bellico di rilievo che riguarderà il quadrante del Mediterraneo centrale che non vedrà coinvolta la Sicilia "periodicamente invasa da migliaia o decine di migliaia di soldati e marinai in transito per le varie imprese verso Napoli, Africa o Levante"¹⁵, il che provocava anche non pochi, delicati problemi di ordine pubblico.

Viceré *militari* piuttosto che *politici*, venivano intanto inviati a reggere il Regno siciliano tra gli anni trenta e gli anni ottanta del XVI secolo, da Ferrante Gonzaga, già richiamato, a Juan de Vega, a García de Toledo, a Francisco Fernando de Avalos, a Marco Antonio Colonna. Questi si distingueranno, come in parte abbiamo già visto, nell'azione di stabilire forti e proficui rapporti con l'Ordine giovannita in modo da rafforzare il ruolo di Malta come antemurale della Sicilia.

In tale prospettiva, era conveniente alle autorità ispano-sicule che la Sacra Religione non venisse indebolita dai contrasti tra i cavalieri che la loro differente nazionalità di origine faceva sovente insorgere; ecco perché, quando nel 1581 il Gran Maestro J. P. L'Evêque de la Cassière fu deposto e imprigionato, il viceré Colonna vi inviava delle truppe per presidiare l'isola.

Nei circoli governativi centrali e periferici della monarchia ispanica era infatti ormai profondamente radicata la convinta consapevolezza che Malta costituiva il baluardo più robusto, nevralgico nella protezione dell'intero Mezzogiorno d'Italia. Per questo tale convinzione si tramutava, concretizzandosi, in una linea politica di sostegno, con uomini e mezzi, alla sua difesa. Era, infatti, essenziale per la Spagna poter disporre dei porti maltesi orientati in direzione del Levante e della Barberia. Anche se, soprattutto negli anni in cui i Gran Maestri furono dei francesi, non mancarono sospetti e dissapori che resero difficile lo svolgimento di imprese comuni¹⁶.

15. D. Ligresti, *L'organizzazione militare del Regno di Sicilia*, cit., p. 647. Per la storia della marina gerosolimitana cfr. E. Rossi, *Storia della marina dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta*, Roma-Milano, 1926 e il più recente G. Scarabelli, *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del Settecento*, Taranto, 1997.

16. Cfr. A. Spagnoletti, *La frontiera armata. La proiezione mediterranea di Napoli e della Sicilia tra XV e XVI secolo*, cit., p. 20.

È da sottolineare comunque che la costante pressione turca, Tripoli era stata perduta nel 1551 e nel 1560 si era avuto il disastro di Gerba, verrà allentata soltanto con la vittoriosa resistenza dei cavalieri gerosolimitani nell'assedio di Malta, arcipelago situato "quasi nelle viscere d'Italia", del 1565.

Fu a Malta che si registrò infatti la prima vera grande sconfitta dei turchi dopo Prevesa, e fu solo dopo Lepanto, e soprattutto dopo la capitolazione del presidio di La Goletta nell'estate del 1574, seguita in breve dalla riconquista turca di Tunisi, e che nel 1577 portarono alla stipula di una tregua tra la Spagna e l'Impero ottomano, che si stabilizzò la frontiera marittima, che si allungava dalle coste abruzzesi a quelle siciliane e a Malta e che divideva il mondo ottomano da quello cristiano.

Le coste di Napoli e soprattutto della Sicilia, con Malta che fa da collegamento in direzione del Maghreb, costituiranno nel corso del Cinquecento la cerniera mediana di protezione del Mediterraneo centro-occidentale dagli attacchi turchi. Il Regno di Napoli, ad esempio, negli anni dell'"ossessione turca"¹⁷ diverrà il "centro de gravedad de toda la zona, tanto en la defensa como en la organización de los importantísimos sistemas de información y espionaje sobre los preparativos del turco"¹⁸.

In seguito alla conquista di La Goletta e di Tunisi da parte turca nel sistema difensivo spagnolo si apriva comunque una vistosa e allarmante smagliatura.

17. Cfr. G. Ricci, *Ossessione turca: in una retrovia cristiana dell'Europa moderna*, Bologna, 2002.

18. L. A. Ribot García, *Las provincias italianas y la defensa de la monarquía*, in A. Musi (a cura di), *Nel sistema imperiale. L'Italia spagnola*, Napoli, 1994, pp. 67-92. Sulle opere di difesa edificate nel Regno di Napoli cfr. O. Pasanisi, *La costruzione generale delle torri marittime ordinata dalla R. Corte di Napoli nel secolo XVI*, in *Studi di storia napoletana in onore di Michelangelo Schipa*, Napoli, 1926, pp. 423-442; V. Faglia, *La difesa anticorsara in Italia dal XVI secolo. Le torri costiere. Gli edifici rurali fortificati*, Roma, 1975; L. Santoro, *Opere difensive nel vicereame*, in *Napoli nel Cinquecento e le "carte Montemar"*, Napoli, 1981, e F. Russo, *La difesa costiera del Regno di Napoli dal XVI al XIX secolo*, Roma, 1989; A. Mauro, *Le fortificazioni del Regno di Napoli*, Napoli, 1998, e G. Fenicia, *Il regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598). Organizzazione e finanziamento*, Bari, 2003.

La portata storica di questo avvenimento è stata ridimensionata dal Braudel perché, a quanto analogamente verificatosi dopo la battaglia di Lepanto, i vincitori non sono in grado di affondare i colpi e di sopraffare il nemico in maniera definitiva.

In una prospettiva più ampia si può affermare comunque che si tratta di un episodio marginale rispetto al processo che porterà gli ottomani e gli spagnoli ad “abbandonare” nello scorcio del secolo il Mediterraneo.

Se per l’espugnazione di La Goletta lo storico francese riprende la definizione di “vittoria senza conseguenze” coniata per Lepanto, non manca tuttavia di rimarcare l’enorme impressione suscitata dalla sconfitta, che costringerà la Spagna sulla difensiva e a reimpostare le strategie di difesa per arginare la pressione del pericolo turco sempre incombente. Da qui l’immediata decisione assunta per promuovere l’ispezione generale delle fortezze prossime all’Islam.

Il trionfo ottomano a La Goletta e a Tunisi segnava infatti la perdita dell’avamposto spagnolo più orientale in terra d’Africa, ma soprattutto l’arretramento della frontiera difensiva.

In questo nuovo contesto politico-militare la Sardegna, che fino ad allora aveva svolto un ruolo secondario nello scacchiere difensivo Mediterraneo, seppure importante, ora tenderà a ricoprire quello di avamposto di una frontiera insulare che andrà a costituire un confine invisibile tra paesi cristiani e musulmani. Passava così a rivestire il ruolo strategico di seconda cortina di difesa, soprattutto quale avamposto naturale contro la Barberia, per il controllo della costa settentrionale dell’Africa, da dove partivano le temute incursioni corsare sulle popolazioni costiere.

Se durante il Regno di Carlo V aveva rappresentato un punto centrale e sicuro per organizzare spedizioni contro i turchi in nord-Africa, non è un caso che nel 1535 e nel 1541 i porti delle città di Cagliari¹⁹ e di Alghero²⁰ venissero eletti da Carlo V quale luogo di raccolta delle navi

19. Cfr. R. Turtas, *10–14 giugno 1535: Carlo V visita Cagliari al comando del “mayor ejército que nunca se vido por la mar”*, in B. Anatra, F. Manconi, *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell’età di Carlo V*, cit., pp. 335–352.

20. Cfr. F. Manconi, *In viaggio per l’impresa di Algeri: le entrate reali di Carlo V ad Alghero e Maiorca*, in B. Anatra, F. Manconi, *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell’età di Carlo V*, cit., pp. 353–369.

da schierare nelle flotte destinate alla riconquista di Tunisi e di Algeri, imprese in terra d'Africa che avrebbero dovuto liberare dalla presenza di vicini pericoli non solo la Sicilia ma anche Napoli, (oltre che le coste della Spagna meridionali) dalle incursioni barbaresche²¹. Ora la Sardegna acquisiva un ruolo strategico assai importante proprio in funzione di parare le incursioni corsare che arrecavano pesanti perdite alle flotte mercantili spagnole o che operavano sotto la sua bandiera.

L'isola si trovava infatti al centro del sistema difensivo Mediterraneo: da un lato rappresentava l'avamposto di un triangolo la cui base era costituita dalle fortezze della Catalogna e del Regno di Valenza, i lati erano formati dalle isole di Maiorca, Minorca e Ibiza e il vertice dalle tre piazzeforti di Cagliari, Alghero e Castellaragone; dall'altro era inserita in una linea di difesa verticale che tagliava la strettoia tirrenica e si basava sulle munite fortezze toscane dello Stato dei Presidi, sulle torri della Corsica genovese e del litorale laziale, sulle piazzeforti e sulla cortina di torri del Regno di Napoli e della Sicilia, proiettandosi sino all'avamposto estremo di Malta. Le squadre di galere alla fonda nei porti di Barcellona, Valenza, Genova, Napoli, Palermo, Messina e, in misura minore, Cagliari, integravano questo sistema difensivo statico²².

-
21. Su questa problematica cfr. S. Bono, *I corsari barbareschi*, Torino, 1964; Id., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e Musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, 1993; S. García Martínez, *Bandoleros, corsaris y moriscos*, Valencia, 1980; F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, cit., vol. II, p. 1224 e sgg.; E. Sola, *Un Mediterráneo de piratas: corsarios, renegados y cautivos*, Madrid, 1989; E. Temprano, *El mar maldido. Cautivos y corsarios en el siglo de oro*, Madrid, 1989; M. Mafrici, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli, 1995; P. Preto, *Il Mediterraneo irregolare: pirati, corsari, razzie, schiavi, rinnegati e contrabbando*, in G. Galasso, A. Musi (a cura di), *Carlo V, Napoli e il Mediterraneo*, cit., pp. 157-169; R. Cancila, *Corsa e pirateria nella Sicilia della prima età moderna*, in "Quaderni storici", n. 36 (2001), pp. 363-367; P. Partner, *Corsari e crociati. Volti e avventure del Mediterraneo*, Torino, 2003.
22. Cfr. A. Mattone, *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, in *Storia dei Sardi*, cit., vol. III, pp. 25-31; Id. *Il Regno di Sardegna e il Mediterraneo nell'età di Filippo II. Difesa del territorio e accentramento statale*, in "Studi Storici", 2 (2001), pp. 277-278 e M. L. Plaisant, *Aspetti e problemi di politica spagnola (1556-1619)*, Padova, 1973, p. 9 sgg. Cfr. anche A. Cámara Muñoz, *La fortificación de la monarquía de Felipe II*, e *Las torres del litoral en el reinado de Felipe II: una arquitectura para la defensa del territorio*, entrambi in "Espacio, tiempo y forma", s. VII,

Ciononostante il complessivo sistema di difesa dell'isola si rivelava alquanto precario e inadeguato a respingere coordinati attacchi corsari o nemici. Non a caso soprattutto durante la guerra di Corsica che aveva visto la Francia, appoggiata dal corsaro Dragut, occupare l'isola, sottraendola al controllo genovese, la Sardegna sarà frequente bersaglio di attacchi con conseguente saccheggio dei villaggi costieri, privi di protezioni di difesa.

La distruzione della città di Terranova (attuale Olbia) nel luglio del 1553 da parte della flotta turca, alleata dei francesi, aveva messo a nudo l'inconsistenza del sistema territoriale di difesa del Regno²³. La caduta di La Goletta (1574), avamposto di Tunisi, lasciando il sistema difensivo spagnolo esposto agli attacchi della flotta turca e alle incursioni barbaresche faceva inoltre precipitare il Regno nel panico di un'imminente invasione turca, tanto più che circolavano notizie, non prive di fondamento, della presenza nelle acque del Mediterraneo centrale di una flotta di 280 galere, che partita da Costantinopoli, avrebbe dovuto raggiungere la flotta di oltre 200 navi e galere allestita ad Algeri da Ulug Ali (Occhiali).

La Sardegna rappresentava infatti il punto più avanzato e insieme più fragile di questo sistema.

Al riguardo, nel 1574, Marco Antonio Camós²⁴ in allegato alla sua

rispettivamente II, 1989, e III, 1990; E. García Hernán, *La Armada española en la monarquía de Felipe II y la defensa del mediterráneo*, Madrid 1995; J. F. Pardo Molero, *La defensa del imperio. Carlos V, Valencia y Mediterráneo*, Madrid, 2001 e E. Belenguer i Cebriá, *La Mallorca de Carlos V, entre la fortificación y la frustración*, in *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Carlo V*, cit., pp. 149-164.

23. Cfr. A. Argiolas, A. Mattone, *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna. Terranova (Olbia) in Gallura nei secoli XV-XVIII*, in *Da Olbia ad Olbia: 2500 anni di storia di una città mediterranea*, a cura di G. Meloni e P. F. Simbula, Sassari, 1996, vol. II, pp. 218-220.

24. Di origine barcellonese il frate agostiniano Marco Antonio Camós y Requeséns moriva a Napoli nel 1606 all'età di sessantatré anni, poco prima di essere consacrato arcivescovo di Trani. Nel 1572 veniva incaricato dal viceré Juan Coloma di visitare le coste dell'isola per individuare i luoghi più esposti agli attacchi barbareschi in modo da approntare un piano territoriale di difesa basato sulla costruzione di torri litoranee. Nell'occasione il Camós redigeva una dettagliata *Relación de todas las costas maritimas de lo Reyno de Cerdeña* con una minuziosa descrizione dei luoghi, degli approdi, degli stagni e dei corsi d'acqua, dei punti su cui edificare le torri di difesa o le vedette. Nel 1574 si

*Relación de todas las costas maritimas*²⁵ rimarcava il fatto che l'isola era "tan deserta por la costa de la mar, y más frequentada de cossarios que la misma Barberia acrece que los vaxeles de paxada tienen por más segua navegación a çercarse a la misma Barberia". Il rischio era che la Sardegna restasse del tutto isolata "con el peligro para la navegación" di quei "vaxeles que hazen el trato de Napoles y Sicilia, y aun de la misma Sardeña e Spaña y por el contrario de Spaña a estos reynos"²⁶.

Per questo, di fronte al paventato pericolo turco, la mobilitazione fu immediata: vennero restaurate le fortificazioni, predisposte le artiglierie, preparate le provviste di biscotto e di viveri per le truppe. Circa ventimila uomini, fra soldati spagnoli e miliziani armati, divisi in compagnie di archibugieri, di balestrieri e in squadroni a cavallo, furono reclutati nei villaggi per difendere i litorali²⁷.

Il minacciato attacco, com'è noto, non si verificò, ma la preoccupazione continuerà a rimanere alta, soprattutto per la presenza franco-turca nella vicina Corsica.

Chiave di volta del Mediterraneo occidentale, la Corsica era da sempre in prima linea nella guerra condotta dai corsari barbareschi, tanto che tra il 1553 e il 1559 diventava una delle principali aree di attrito del più ampio conflitto franco-asburgico. Quando, nel 1553, francesi e turchi attaccarono l'isola, la loro azione fu indubbiamente favorita dall'estraneità, o piuttosto ostilità, esistente tradizionalmente tra genovesi e corsi. Difatti i successi francesi in Corsica erano stati in gran parte opera di Sampietro di Bastelica, un soldato corso che aveva

recava a Madrid per illustrare a Filippo II i problemi militari della Sardegna soprattutto dopo la perdita di La Goletta, presentando una nuova e aggiornata relazione sulla difesa costiera. Per le notizie biografiche del Camós cfr. *Biografía eclesiastica completa*, vol. III, Madrid-Barcelona, 1850, p. 297 e A. Mattone, *Il Regno di Sardegna e il Mediterraneo nell'età di Filippo II. Difesa del territorio e accentramento statale*, cit., p. 263-265.

25. Le relazioni del Camós del 1572 e del 1574, conservate in Archivo General, Simancas (AGS), *Estado*, legajo 327, sono state pubblicate in un'edizione non sempre corretta da E. Pillosu, *Un inedito rapporto cinquecentesco sulla difesa costiera della Sardegna*, in "Nuovo bollettino bibliografico sardo", IV, 1959, nn. 21-24, V, 1960, n. 25.

26. E. Pillosu, *Un inedito rapporto*, cit., p. 5.

27. Cfr. *Il Parlamento del viceré Giovanni Coloma (1572-1574)*, a cura di L. Ortu, (Acta Curiarum Regni Sardiniae, vol. 10), in corso di pubblicazione.

iniziato la sua carriera nelle bande di Giovanni de' Medici e si era poi messo in luce nell'esercito francese.

Il programma di Sampietro non si poneva quale obiettivo primario l'indipendenza corsa, ma semplicemente la cacciata dei genovesi. Un'eventuale indipendenza della Corsica sotto la protezione della Francia, con la prospettiva non remota di diventare una base della flotta turca²⁸, costituiva inoltre una seria minaccia per la conservazione da parte della Spagna della supremazia nel Mediterraneo occidentale.

La pace di Cateau Cambresis, nell'aprile 1559, pose fine al conflitto franco-spagnolo e Genova poteva riottenere il controllo dell'isola, il che significava poter esercitare la libertà di commercio nel mar ligure, un bene assai più importante dei modesti redditi ricavabili dal suo sfruttamento coloniale ed anche più interessante del suo carattere, più ipotetico che reale, di grande granaio della Liguria²⁹.

Il controllo della Corsica rivestiva comunque un ruolo strategico soprattutto per i traffici commerciali: le navi che salpavano dai porti di Cartagena, Valenza, Barcellona, Malaga e Alicante dirette verso gli approdi di Genova, Livorno e Napoli, passavano in vista delle coste dell'isola o sostavano nei suoi porti.

La via marittima normale aggirava il Capo Corso o imboccava le Bocche di Bonifacio, consentendo così anche ai navigli di piccolo tonnellaggio di evitare le grandi traversate senza scalo. Nel corso del XVI l'importanza della Corsica per le comunicazioni marittime si rivelerà preziosa e determinante soprattutto nei momenti in cui i pirati barbareschi infesteranno la zona di Mediterraneo compresa tra la Sardegna e le coste d'Africa³⁰.

L'attività della corsa nei mari sardi comunque non si attenuò, tanto che le popolazioni costiere dell'isola più d'una volta dovettero subire saccheggi e razzie, soprattutto dopo la perdita da parte della Spagna di La Goletta e di Tunisi. La Sardegna, infatti, per quanto non coinvolta

28. Cfr. R. Emmanuelli, *Gênes et l'Espagne dans la guerre de Corse (1559-1569)*, Paris, 1964, pp. 227 sgg.

29. Cfr. F. Braudel, *Civiltà e imperi nell'età di Filippo II*, Torino, 1986, vol. II, pp.1071-1075 e C. Costantini, *La repubblica di Genova*, Torino, 1986, pp. 55-58; A. Pacini, *La repubblica di Genova nel secolo XVI*, in D. Puncuh (a cura di), *Storia di Genova: Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Genova, 2003, pp. 363-364.

30. Cfr. F. Braudel, *Civiltà e imperi nell'età di Filippo II*, cit., vol. II, p. 994.

direttamente in grandi fatti d'armi, continuava a subire attacchi corsari, con saccheggio di villaggi e la cattura degli abitanti fino alla razzia di pochi uomini e merci sulle coste o nelle imbarcazioni mercantili³¹. In realtà tutte le località litoranee, comprese quelle del circondario della capitale del Regno, subirono almeno una volta l'azione di corsari barbareschi, con conseguenti pesanti ripercussioni sull'economia e sulle attività marittime. Chiaro che in simile contesto di precarietà delle difese le incursioni, soprattutto in particolari contesti politico-militari, interessino l'intera isola condizionandone negativamente le attività marinare, legate soprattutto ai traffici commerciali.

L'assenza di galere, quale deterrente per i corsari, rendeva difficile se non impossibile, o altamente rischiosa, la pesca in mare, nonostante la ricchezza di tonno, di corallo e di ogni genere di pesce³².

Non è un caso, ad esempio, che in questo periodo si sia verificato anche un calo notevole della presenza delle coralline napoletane, soprattutto di Torre del Greco, che fino ad allora era abituale, come pure sembrerebbe subire un rallentamento anche il commercio di esportazione del formaggio, di cui la Sardegna era il primo paese esportatore nel Mediterraneo. Il suo formaggio *cavallo* o *salso* veniva esportato con barche e galeoni sulle diverse piazze commerciali del Mediterraneo: verso l'Italia, Livorno, Genova, Napoli; nella stessa città di Marsiglia, nonostante la presenza dei formaggi concorrenti di Milano o dell'Alvernia; fino a Barcellona³³.

Ugualmente le attività legate alla pesca del corallo, del tonno e delle sardine, che costituivano un settore importante dell'economia sarda, per

31. Un elenco delle scorrerie dal Cinquecento ai primi decenni dell'Ottocento è riportato da P. Martini, *Storia delle invasioni degli arabi e delle piraterie dei barbareschi in Sardegna*, Cagliari, 1861, pp. 212-265. Sul l'argomento cfr. anche F. Corridore, *Storia documentata della marina sarda dal dominio spagnolo al savoino (1479-1720)*, Bologna, 1900, pp. 35-52; S. Bono, *I corsari barbareschi*, cit., pp. 167-171; A. Mattone, *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, in *Storia dei Sardi e della Sardegna*, a cura di M. Guidetti, vol. III, AA. VV., *L'età moderna. Dagli aragonesi alla fine del dominio spagnolo*, Milano, 1989, pp. 36-45.

32. Al riguardo cfr. i numerosi saggi pubblicati nei volumi curati da G. Doneddu, M. Gangemi, *La pesca nel Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVIII)*, Bari, 2000, e G. Doneddu, A. Fiori, *La pesca in Italia tra età moderna e contemporanea. Produzione, mercato, consumo*, Sassari, 2003.

33. Cfr. F. Braudel, *Civiltà e imperi nell'età di Filippo II*, cit., vol. I, pp. 144-147.

la presenza corsara subivano un sensibile calo. A ben poco serviva, ad esempio, il ricorso dei corallari, durante i periodi di pesca, all'assoldamento di guardie a cavallo pronte ad allertarli in caso di avvistamento di navi corsare. Al riguardo è alquanto emblematico il fatto che la pesca del corallo svolgesse prevalentemente nei mari antistanti le piazzeforti di Castellaragonese e di Alghero, spingendosi verso meridione non più in là di Bosa e Capo Mannu, in modo da assicurare alle coralline un vicino rifugio al mostrarsi all'orizzonte di qualche nave corsara o sospetta.

Per la stessa ragione anche l'attività delle tonnare sarà notevolmente rallentata: le tonnare più remunerative, quelle di Portoscuso, Portopaglia, Frumentorgiu, nella Sardegna meridionale, saranno oggetto di ripetuti saccheggi, per quanto dotate di torri di sorveglianza edificate con il concorso finanziario del governo e degli stessi appaltatori che ne gestivano l'attività di pesca.

Spesso la realizzazione o il completamento di fortificazioni vengono decisi proprio con l'obiettivo di tutelare e quindi incrementare le attività marittime, della pesca e del commercio.

A metà Cinquecento, ad esempio, il regio Fisco, affidava ad Antonio Ledda e ad Azore Zapata l'appalto per lo sfruttamento dei banchi di corallo esistenti *en los mares de Carbonara* (odierna Villasimius), con l'obbligo di costruirvi una torre di guardia e edifici per la custodia delle attrezzature e del corallo raccolto, in modo da evitare furti, danneggiamenti e saccheggi da parte dei corsari, il che avrebbe procurato notevoli perdite e danni al Fisco del Regno³⁴.

Ancora nei primi anni del Seicento il completamento delle fortificazioni dell'isola dell'Asinara scaturiva dalla necessità di proteggere le rotte commerciali e i pastori della Nurra, ma soprattutto era mirato all'incremento della pesca del tonno e delle sardine nel mare di Portotorres³⁵.

In realtà la "fortuna che sta nel mare" veniva sfruttata soltanto da chi era in grado di difendersi.

34. Archivio di Stato di Cagliari (ASC), *Regio Demanio*, vol. 57, "Concessioni minerarie".

35. ASC, *Amministrazione delle torri*, vol. 1, *Libro rosso o diversorum (1592-1618)*, Sassari 7 luglio 1609, cc. 395-397v.

L'emergenza militare cinquecentesca peserà negativamente sullo sviluppo dell'economia e delle comunità più di quanto finora non si sia rimarcato. La povertà e l'arretratezza dell'isola, infatti, erano originate in gran parte proprio dalla costante pressione turca e corsara che colpiva il commercio ed i traffici marittimi, con il conseguente abbandono di vaste aree rivierasche, il che provocava la contrazione dell'attività agricola e pastorale.

A stigmatizzare il problema era stato lo stesso arcivescovo di Cagliari Antonio Parragues de Castillejo il quale, nel maggio 1560, scrivendo all'ambasciatore spagnolo a Genova, gli faceva notare "que han venido pocos vaxeles y esto a causa que sempre estamos asediados de cossarios, parece que esta ysla es desamparada del rey y tenida en poco de sus ministros y de todo el mundo"³⁶.

Per questo Filippo II, a seguito del rovescio tunisino, devastante anche sul piano psicologico oltre che su quello militare, con una certa preoccupazione s'interessava ai problemi relativi al potenziamento delle opere di difesa presenti nell'isola, la cui ossatura nevralgica era costituita dalle tre piazzeforti marittime della capitale del Regno, della città di Cagliari, dalla catalana Alghero e da quella di Castellaragonese, non in grado comunque, per lo stato di abbandono in cui erano state lasciate, di contrastare con efficacia un grande corpo di spedizione militare, né tantomeno di resistere a lunghi assedi. Era necessario intervenire con l'adozione di provvedimenti urgenti mirati non solo all'avvio di opere di restauro, ma anche di adeguamento ai tempi e soprattutto alle nuove bocche da fuoco.

A sollecitare non più dilazionabili interventi per potenziare le opere di difesa dell'isola, in modo da assicurare una maggiore protezione soprattutto alle popolazioni, sarà il saccheggio delle ville di Quartu, Quartucciu, Pirri e Pauli, compiuto nel 1582 da corsari barbareschi³⁷. Nell'occasione la stessa Cagliari, sede del governo viceregio e delle più prestigiose istituzioni civili e religiose, rischiò di essere attaccata e messa a soqquadro.

36. P. Onnis Giacobbe, *Epistolario di Antonio Parragues de Castillejo*, Milano, 1958, n. 56. p. 193; cfr. anche R. Turtas, *Alcuni inediti di Antonio Parragues de Castillejo arcivescovo di Cagliari*, in "Archivio Storico Sardo", XXXVII, 1992, pp. 181-197.

37. Cfr. P. Martini, *Storia delle invasioni degli arabi e delle piraterie dei barbareschi in Sardegna*, cit.

A turbare gli animi delle autorità di governo sarà soprattutto l'audace spavalderia con la quale i corsari nell'occasione si erano avvicinati alla capitale del Regno, e la facilità delle loro incursioni, avvenute senza incontrare di fatto alcuna resistenza. I litorali prossimi alla città risultavano infatti sprovvisti di protezioni e di vedette. Era evidente che i provvedimenti assunti per potenziare il sistema di difesa dopo la distruzione della villa di Terranova (attuale Olbia) e il saccheggio delle sue coste nel 1554 non erano stati sufficienti anche perché, per mancanza di risorse finanziarie, il progetto del Camós era rimasto sulla carta. Lo scampato pericolo non allentava comunque né la preoccupazione né tantomeno riduceva la consapevolezza dell'inadeguatezza dei sistemi di difesa esistenti nell'isola. Era indispensabile correre con urgenza ai ripari in modo da evitare altre devastanti incursioni.

Per questo, nel 1583, il viceré Miguel de Moncada, nel sollecitare pronti provvedimenti da parte della monarchia per potenziare le opere di difesa del Regno, nel discorso di apertura pronunciato davanti agli Stamenti in occasione della celebrazione delle Corti generali del Regno, rimarcava che l'isola si trovava in prima linea, essendo a tutti gli effetti "frontera de Tunes y Biserta, y de toda la Berberia"³⁸.

Per oltre un decennio, infatti, la difesa della Sardegna sarà per Madrid questione di apprensione e di una attenzione del tutto nuova. Lo confermano le *consultas* dei Consigli di Stato e di Guerra, convocati su questo tema, le riforme adottate e la quantità, rispetto agli anni precedenti, di lettere e di memoriali spediti dai viceré Juan Coloma e Miguel de Moncada a corte e conservati presso l'Archivo General de Simancas.

Questa proiezione mediterranea della Sardegna sul piano militare si presentava tuttavia come un problema di non facile soluzione per gli uomini di governo locali, a causa dell'indiscutibile divario esistente tra le modeste risorse economico-demografiche dell'isola e le enormi incombenze che le venivano imposte dall'adesione alla politica mediterranea dell'Impero spagnolo.

Nell'area italo-iberica alle azioni della flotta turca e alle incursioni barbaresche si rispondeva con l'adozione di provvedimenti che andavano dal rafforzamento delle piazzeforti marittime al varo di flotte, dall'organizz-

38. Archivio di Stato di Torino (AST), *Sardegna, Economico*, categoria III, mazzo I, fasc. 7.

azione di milizie locali alla creazione di una catena di fortificazioni costiere con funzione di segnalazione, di propagazione e diffusione dell'allarme.

Il coinvolgimento della Sardegna, per quanto in una posizione defilata nello scontro tra mondo cristiano e islamico, rendeva indispensabile la ristrutturazione e la riorganizzazione del sistema difensivo ereditato dalla dominazione catalano-aragonese, imperniato sul controllo delle tradizionali piazzeforti di Cagliari, Alghero e Castellaragone.

Cagliari e Alghero venivano cinte di solide mura moderne. In seguito, con un certo ritardo rispetto agli altri regni della Corona spagnola, segno evidente della marginalità economica dell'isola, verranno costruite le torri litoranee, una soluzione meno dispendiosa rispetto all'allestimento di una squadra di galere, che sarà procrastinata per decenni³⁹.

Le ragioni addotte da Filippo II per il ripiegamento sulla scelta di creare infrastrutture per una difesa statica con la costruzione di una rete di torri litoranee, simili a quelle esistenti nei regni di Valenza, di Napoli e di Sicilia, preferibile alla difesa dinamica incentrata su una flotta che pattugliasse il mare, scaturivano non solo da motivazioni di carattere militare, ma soprattutto erano da ricondurre a motivazioni di carattere economico. Armare una flotta per la difesa dell'isola avrebbe richiesto l'investimento di ingenti risorse che né la popolazione sarebbe stata in grado di accollarsi, né tanto meno la stessa Spagna che si trovava in ambascce finanziarie anche per il lento ma inesorabile esaurirsi dell'oro e dell'argento americani. Oltretutto le maggiori risorse venivano impegnate nella guerra delle Fiandre, dominio ben più importante sia dei presidi nordafricani, che della stessa Sardegna, per cui progressivamente si andava disinteressando di quella parte di Mediterraneo, lasciandola in balia dell'attività corsara.

Contestualmente anche alcune unità della flotta genovese e di quella napoletana, destinate alla sorveglianza di quel tratto di mare, venivano dirottate verso le più remunerative rotte atlantiche per difendere i preziosi carichi provenienti dai possedimenti americani dagli assalti dei corsari britannici e olandesi⁴⁰.

39. Cfr. G. Mele, *La difesa del Regno di Sardegna nella seconda metà del Cinquecento*, in B. Anatra, F. Manconi (a cura di), *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Filippo II*, Cagliari, 1999, pp. 341-342.

40. Cfr. M. Mafrici, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, cit., pp. 20-21.

Così mentre la Spagna arretrava le proprie linee di difesa, rinunciando definitivamente alla politica di conquista dei paesi nordafricani, dall'altro l'Impero turco, a partire dal 1579, rivolgeva la sua attenzione verso i territori orientali, in particolar modo alla ricca Persia.

In questo contesto le azioni di preda e di rapina, tipiche della guerra da corsa, le periodiche incursioni e gli attacchi alle imbarcazioni commerciali registravano una forte ripresa, caratterizzando gran parte dei secoli XVI e XVII, e trasformando il bacino del Mediterraneo in un'area instabile ed insicura⁴¹.

La guerra da corsa si diffuse infatti in tutto il Mediterraneo; le città impegnate in questa guerra "legalizzata" trovavano la loro legittimazione nelle cosiddette "lettere di patente"; si trattava di autorizzazioni rilasciate dalle autorità a liberi cittadini ad assalire navi nemiche, depredandole di tutto il carico, compreso l'equipaggio.

L'attacco contro il nemico poteva essere compiuto anche col ricorso al "diritto di marca" o "rappresaglia": ciò avveniva quando il sovrano concedeva a chi ne avesse fatto richiesta, la possibilità di rifarsi dei danni subiti sui possedimenti degli autori del danneggiamento. Diversamente dai pirati, che non avevano alcuna legittimazione e venivano considerati alla stessa stregua degli assassini, i corsari erano invece legittimamente autorizzati correndo in mare contro i nemici del proprio paese a proprio rischio e guadagno e dovendo versare una parte del bottino al sovrano. In caso di cattura, infatti, venivano messi agli arresti e considerati come prigionieri di guerra.

Nel Mediterraneo la pirateria e la guerra di corsa furono praticate tanto dai musulmani come dai cristiani. D'altra parte, come afferma lo stesso Braudel, "la corsa non appartiene a una sola riva, a un solo gruppo, a un solo responsabile"⁴².

Nella guerra di corsa, ad esempio, furono particolarmente attivi, al pari dei barbareschi, gli Ordini religiosi e cavallereschi dei Cavalieri di Malta e dei Cavalieri di Santo Stefano. Nella metà del Cinquecento i più attivi corsari di area cristiana furono senza dubbio i Cavalieri di Malta,

41. Cfr. B. Anatra, *La Sardegna dall'unificazione aragonese ai Savoia*, Torino, 1987, p. 28.

42. F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, cit. vol. II, p. 920.

soprattutto durante la reggenza del Gran Maestro dell'Ordine Jan Parisot de La Vallette⁴³.

Nello stesso periodo praticava attività di corsa e di pirateria anche l'Ordine religioso della Marina Militare dei Cavalieri di Santo Stefano, istituito nel 1561 da Cosimo I° de' Medici, duca di Toscana, con lo scopo di difendere le coste toscane dalle incursioni dei pirati turco-barbareschi e per la liberazione dei cristiani caduti schiavi dei musulmani.

Gli attacchi corsari dalle popolazioni colpite venivano considerati alla stregua di una disgrazia endemica, ed in larga misura lo erano, ma in molti casi si ricorreva ad essi quale mezzo di ritorsione economica nei confronti del nemico, con l'evitare in tal modo di dover allestire vere e proprie flotte, che oltre a comportare l'impiego di notevoli risorse finanziarie avrebbe causato anche una pesante perdita di vite umane.

In simile contesto di costante pericolo di incursioni di corsari e pirati barbareschi, il pattugliamento dei mari sardi veniva affidato alla flotta genovese dei Doria, che assicurerà comunque una sporadica ed insufficiente sorveglianza, ai quali verrà in seguito assegnato anche l'appalto per la gestione degli *asientos* nella commercializzazione del grano destinato all'esportazione.

La sicurezza dei mari e della navigazione, unito alla custodia dei litorali, avrebbe dovuto favorire la ripresa del commercio, lo sviluppo della pesca, l'introduzione delle tonnare, la crescita della pastorizia nei pascoli costieri. La protezione delle pianure, altrimenti troppo esposte alle razzie corsare, con il conseguente incentivo della coltura dei terreni avrebbe invece incentivato la produzione cerealicola.

Il mondo musulmano con il quale la Sardegna finora era venuta a contatto è infatti prevalentemente quello dei corsari barbareschi dei quali, soprattutto quando l'isola è vista come nemica in quanto schierata a fianco degli interessi spagnoli, più che la razzia i suoi abitanti temono di essere fatti prigionieri e venduti, come schiavi, nelle città magrebine.

Cadere prigionieri rappresentava un rischio a cui poteva andare incontro non solo chi affrontava il Mediterraneo, ma anche chi viveva in prossimità delle coste, ed era comune a cristiani e musulmani. Spesso a guidare le razzie sono gli stessi schiavi convertiti o i rinnegati che

43. Cfr. E. Bradford, *Storia dei Cavalieri di Malta*, cit., pp. 136-137.

rappresentano l'anello di congiunzione tra le due religioni, o meglio, tra le due società, il cui contatto è segnato dall'intolleranza reciproca che origina continua tensione e reciproche rappresaglie spesso violente e sanguinose⁴⁴.

I prigionieri cristiani, in particolare, costituivano una componente fondamentale dell'economia delle città nord-africane: il pagamento del riscatto, infatti, era una delle opportunità di liberazione, anche se limitata ai più ricchi; così le imbarcazioni corsare sostavano in prossimità delle coste dove avevano compiuto razzie e fatto prigionieri; una bandiera informava gli abitanti dei centri costieri della possibilità di riscattare i loro parenti o i loro beni.

Ma per i più il destino è quello di essere venduti come schiavi nelle città dell'Islam. Le persone fatte prigioniere durante la corsa, una volta giunte nelle coste magrebine, si trovavano in un sistema sociale e religioso differente da quello originario. Algeri, Tunisi e Tripoli, ma anche Costantinopoli erano i mercati più fiorenti dove si possono acquistare schiavi catturati nelle diverse aree del Mediterraneo.

Se il riscatto significava per i più fortunati riacquistare la libertà e tornare ai propri affetti familiari, per la gran parte di essi il destino era ben diverso in quanto il più delle volte venivano acquistati da armatori e patroni di navi e messi ai remi nelle galere. Fortunati, in qualche misura, potevano definirsi invece coloro che venivano acquistati per servire nelle famiglie di nobili e ricchi borghesi dell'area cristiana: pur perdendo la libertà riuscivano almeno a trovare una condizione di vita dignitosa, il che non era cosa di poco conto in un contesto di estrema precarietà dell'esistenza, anche se perdevano la libertà e l'indipendenza personale.

Ogni città di mare costituiva spesso un fiorente mercato degli schiavi, soprattutto quando era difficile, per l'eccedenza dell'offerta, collocarli a prezzi remunerativi nelle piazze per così dire più pregiate dei paesi che si affacciavano sul Mediterraneo.

In Sardegna è Cagliari l'emporio privilegiato, anche se piazza sicuramente secondaria per il mercato degli schiavi. Nel 1580, ad

44. Sul fenomeno dei rinnegati cfr. B. e L. Bennassar, *I cristiani di Allah*, Milano, 1991; per la Sardegna cfr. A. Rundine, *Corsari, schiavi e rinnegati nei mari sardi nell'età di Filippo II*, in *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Filippo II*, cit., pp. 351-367.

esempio, il prezzo in questo caso degli schiavi musulmani venduti sul mercato cagliaritano, risulta notevolmente più basso rispetto alla media toccata negli anni precedenti, segno che il calo è dovuto all'aumento dell'offerta.

Prima del 1580, nell'isola si vendevano soltanto alcuni schiavi di origine barbaresca, gettati sulla costa dal naufragio o rimasti nelle mani degli abitanti durante le incursioni. Dopo questa data i prigionieri messi all'asta hanno un'altra provenienza: sono portati dai vascelli corsari cristiani, soprattutto dalle leggere e veloci fregate di Almería e Alicante, in quanto Cagliari costituisce un comodo scalo⁴⁵.

Così la Sardegna è a modo suo toccata da questa rinascita di un'attiva guerra di corsa cristiana, specie di contropirateria barbaresca, di cui saranno centri attivi le Baleari, la Spagna meridionale, Napoli e la Sicilia.

Il fenomeno della corsa era ampiamente diffuso anche all'interno del vasto Mediterraneo racchiuso tra le coste tirreniche e le isole della Corsica, Sardegna e Sicilia, in quella che Braudel chiama la "zona delle barche", ponte naturale tra Europa e Africa, dove si svolgeva un intenso traffico di merci e di persone, per cui era un bacino, diviso e composito, tutto preso nella vita generale del mare con colori tutti propri, estremamente variegati e compositi.

Tuttavia, la sua varietà, permettendogli di vivere quasi dei propri mezzi, gli conferiva una certa autonomia. Le sue città, le sue regioni, troppo popolate o troppo pastorali per nutrirsi da sé, mangiano il grano che viene dalla Sicilia e, sino al 1550, dalla Provenza, o almeno, la Provenza lo trasmette, perché è sovente acquistato in Borgogna, e talora più lontano ancora. Il sale viene da Trapani, i formaggi dalla Sardegna, il vino "greco" o "latino" dal Regno di Napoli, le carni salate dalla Corsica, la seta dalla Sicilia e dalla Calabria, la frutta, le mandorle, le noci e i barili di acciughe e di tonno dalla Provenza; il ferro dall'isola d'Elba; il denaro, infine, i capitali, da Firenze o Genova. Il resto giunge da fuori: cuoi, spezie, legnami, coloranti, lane e ben presto sale da Ibiza.

45. Cfr. P. Amat di San Filippo, *Della schiavitù e del servaggio in Sardegna*, Torino, 1894; F. Braudel, *Civiltà e imperi del mediterraneo nell'età di Filippo II*, cit., vol. I, p. 148 e M. L. Plaisant, *Un censimento di schiavi a Cagliari nel 1564*, in *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XVI-XVIII)*, Atti del XIV Congresso di storia della Corona d'Aragona, Sassari-Alghero 19-24 maggio 1990, vol. IV, pp. 403-422.

Chiaro che in simile contesto di straordinaria vitalità di attività commerciali e di relazioni umane la corsa trovasse un terreno particolarmente fertile per alimentarsi e prosperare, quasi indisturbata e senza correre particolari pericoli. Difatti l'attività della corsa rappresenterà la base economica e sociale dello sviluppo delle città della Barberia, fondato sulla commercializzazione e l'intermediazione delle merci predate e sulle entrate del riscatto dei prigionieri. Anzi, la corsa barbaresca avrebbe rappresentato un vero e proprio modello economico, espressione di una sorta di "modo di produzione corsaro": insomma "un modo di produzione schiavistico, nel doppio senso che produce schiavi per mezzo di schiavi"⁴⁶.

Nel bacino tirrenico l'incessante spinta delle scorrerie barbaresche penetrava attraverso la larga porta marina tra la Sardegna e la Sicilia, giungendo a sorprendere con frequenza, estremo limite a nord, le coste di Savona, di Genova, di Nizza, nonché di Provenza. Lo sbarramento toscano dell'isola d'Elba, con Portoferraio, le segnala più di quanto non le fermi.

In questo tratto di mare, inoltre, dove erano costrette a transitare tutte le navi che si spingevano un po' più lontano dal Mediterraneo, incrocio essenziale del mare interno, che vedeva passare tutte le ricchezze d'Italia e di Spagna, con le sue coste accidentate, i suoi isolotti e rifugi naturali, le terre povere e i contadini miserabili, i suoi boschi e le sue macchie, regione di vini, di formaggi e di carni salate, operavano corsari corsi ed anche sardi.

In questo periodo un ruolo di primaria importanza nell'attività della corsa e del contrabbando è rivestito dalla Corsica che, priva in realtà di un governo stabile ed in grado di assicurare una rigorosa ed efficace gestione del controllo politico-istituzionale, con le sue cale sicure e protette dai venti, costituisce il rifugio privilegiato di quanti vogliono lucrare profitti con attività illecite e spesso criminose.

D'altra parte armare in corsa era una pratica profondamente radicata nella cultura della vita del mare, cui ricorrevano normalmente sia gli stati cristiani sia quelli mussulmani.

46. Cfr. C. Manca, *Il modello di sviluppo economico delle città marittime barbaresche dopo Lepanto*, Napoli, 1982, pp. 69-78.

Dagli attacchi barbareschi e corsari non è immune la Sardegna. Anzi a partire dagli anni ottanta del secolo numerose risultano le incursioni da questi portate con particolare audacia sulle popolazioni rivierasche più indifese dell'isola, nella parte meridionale e soprattutto, in quella nord-orientale, priva di qualsiasi protezione di difesa, tanto da allarmare il governo spagnolo, inducendolo a prender provvedimenti per frenarne l'attività.

In alcune aree i corsari sostano tranquillamente per lunghi periodi dell'anno, preparano le incursioni e molto spesso vendono anche il frutto delle loro razzie, con la connivenza stessa delle locali popolazioni, con le quali intessono anche rapporti stretti di carattere economico e non solo.

È alquanto sorprendente che ancora oggi territori importanti e vasti dell'isola conservino toponimi che richiamano in maniera inequivocabilmente marcata la frequentazione assidua di gente proveniente dalle regioni del nord-Africa: ad esempio nella Sardegna meridionale numerosi sono i toponimi che si riferiscono alla presenza dei *maurreddus*, alle genti cioè provenienti dalla Mauritania.

Nell'isola di San Pietro, e nei litorali del Sulcis, sempre nella parte meridionale dell'isola, oltre che nei litorali della parte orientale, la presenza corsara barbaresca era costante, trovandovi sicuro rifugio per le proprie navi da corsa, con la connivenza e sovente la protezione delle stesse popolazioni locali. Queste isole, *despobladas, sin guardia ni habitadores*, erano “luogo comodissimo per corsali”.

L'apparire sull'orizzonte del mare delle veloci navi corsare barbaresche rappresentava comunque un pericolo continuo per le popolazioni costiere più esposte e meno protette. Tra i litorali più pericolosi, e quindi poco raccomandabili e da evitare, venivano indicati quelli del “Canal de Bonifacio” tra Sardegna e Corsica, dove “se hyan tantos latrocinios, come dizen que se hazen por esta via con barcas de Corsega”, come pure l'isola di San Pietro, frequentata assiduamente da corsari nordafricani e i litorali della Sardegna sudorientale e nordorientale, scarsamente protetti.

Nei mesi favorevoli alla corsa, le incursioni potevano assumere dimensioni drammatiche. Gli attacchi sono indiscriminati; il solo intento dei corsari, infatti, è quello di far bottino, depredare i villaggi e le popolazioni; razzare beni e abitanti.

La corsa, infatti, in questo periodo, non sempre costituisce una guerra dichiarata, ma tende spesso a configurarsi come un sistema economico intriso di vaghi sentimenti religiosi.

Quando una galeotta o una fusta di corsari incrocia in prossimità della costa i villaggi che rischiano di essere assaliti sono in frenetica agitazione: la sola vista di una vela corsara genera apprensione e paura. Gli attacchi corsari rimarranno drammaticamente impressi nella memoria collettiva delle comunità che le hanno subite.

La presenza dei corsari nei litorali sardi non sembra occasionale, poiché questi, come già rimarcato, vi sostano abitualmente favoriti dall'abbondanza di ripari e rifugi sicuri, da cui poi sferrano gli attacchi o alle navi che incrociano quei mari oppure alle popolazioni costiere.

Vi giungono con fuste o galeotte, con le quali si spostano rapidamente. In genere tengono proprie rotte privilegiate e non è infrequente che nelle loro incursioni siano accompagnati da schiavi o rinnegati sardi che, in cambio di una diversa collocazione sociale nell'Islam o con la promessa di essere liberati, fanno loro da guida conducendoli su bersagli sicuri.

La Sardegna, pertanto andava adeguatamente protetta, in quanto costituiva un avamposto prezioso per la navigazione mediterranea, soprattutto per quella occidentale.

D'altra parte l'inadeguatezza delle opere di difesa rispetto al potenziale militare dei turco-barbareschi era cosa nota e rappresentava motivo di viva preoccupazione per lo schieramento cristiano.

L'urgenza di provvedimenti, ad esempio, veniva segnalato a Filippo II anche dal Granduca di Toscana il quale nel 1574 gli faceva osservare che "La Sardigna è molto nuda di fortificazioni et si farebbe senza difficoltà preda dell'inimico comune se egli l'assaltasse, oltre che potrebbe infestar continuamente et la Sicilia et Regno di Napoli. Sarebbe adunque necessario il provedervi con fortificazione"⁴⁷.

Ma solo nel 1578 veniva nominato un visitatore generale per lo studio particolareggiato delle opere di difesa da eseguire. Bisognerà comunque attendere la promulgazione della Prammatica reale del 1587

47. AGS, *Estado*, legajo 1449, f. 17, il Granduca di Toscana a Filippo II, Firenze 2 ottobre 1574.

per vedere all'opera l'impegno della Corona spagnola per l'avvio dei lavori per potenziare il sistema difensivo dell'isola. Dopo un lungo e acceso dibattito parlamentare su quale sistema difensivo adottare, statico o dinamico, a motivo anche dei minori costi del primo, ci si affidava totalmente alla maglia delle difese fisse, e cioè alle torri, accantonando il sistema mobile basato sul pattugliamento marittimo da parte delle galere.

Per quanto si riferisse alle fonti di finanziamento, a differenza dei Regni di Napoli e di Sicilia, dove la gestione delle fortificazioni delle coste era sovvenzionata con l'imposizione fiscale diretta, Filippo II non riteneva che in Sardegna vi fossero le condizioni per stornare un'ulteriore quota del donativo da riservare alla difesa.

Il sovrano escludeva anche lo stanziamento di risorse da parte della Corona, in quanto negli ultimi anni erano stati spesi più di 50mila ducati per i lavori di consolidamento delle mura urbane e per l'acquisto di armi e munizioni.

Verrà pertanto introdotto un tributo sull'esportazione dei prodotti dell'allevamento (*ganado*), formaggio, lana, cuoio, e sulla pesca del corallo, il cosiddetto "diritto del reale".

Contestualmente veniva istituita l'Amministrazione delle torri, con il compito esclusivo di provvedere alla costruzione, manutenzione e armamento del sistema difensivo costiero.

La rete difensiva veniva realizzata nell'arco di un ventennio, dal 1591 al 1610, cioè in tempi che possiamo definire abbastanza rapidi, considerata la difficoltà del trasporto del materiale in luoghi difficili da raggiungere per l'assenza di strade, oltretutto completamente isolati, impervi e ricchi di vegetazione.

Gli attacchi barbareschi comunque, pur diradandosi, continueranno ad affliggere le popolazioni costiere, con pesanti contraccolpi anche sullo sviluppo dei traffici mercantili a causa dell'insicurezza della navigazione.

A subire gravi perdite è soprattutto il piccolo e medio cabotaggio che si svolgeva tra i porti sardi e tra questi e la penisola italiana passando attraverso la Corsica e l'arcipelago toscano. Nel biennio 1612–1613, ad esempio, i barbareschi attaccavano quattro volte le imbarcazioni noleggate dall'Amministrazione delle torri per

trasportare il biscotto alle fortezze del golfo di Cagliari, derubandole del carico⁴⁸.

Nel 1618 centosessanta corsari sbarcavano sul litorale di Portopino, nel sud della Sardegna occidentale, tentando di impadronirsi del villaggio. L'anno successivo ritentavano l'impresa per ben tre volte ma senza esito, catturando comunque sempre prigionieri e costringendo i contadini e i pastori ad abbandonare la regione.

Nel 1623 i mori occupavano la torre di Flumentorgiu nel territorio di Iglesias, catturando l'alcaide e i soldati di guardia.

Ancora nel 1629 venivano saccheggiate le terre destinate a coltura del centro di Villarios, sempre nella Sardegna meridionale⁴⁹.

Nel 1635 sarà lo stesso reggente sardo nel Consiglio Supremo d'Aragona Francesco Vico a scampare fortunatamente ad un attacco di corsari nel mare tra la costa sarda e l'Asinara, durante il viaggio di rientro nell'isola da Barcellona, dopo aver fatto scalo a Genova. Inviato in Sardegna da Filippo IV per "la cobra de trigo, atúnes y otras provisiones y leva de soldados" da inviare in Catalogna, nell'approssimarsi all'approdo di Porto Torres, in compagnia di un'altra nave dove si trovavano "sus criados, y menaje de casa, y a don Jayme Artál de Castelví", veniva attaccato da una "galeota de Moros", riuscendo miracolosamente a "escapar con su mujer y hijos". L'altra barca invece veniva catturata e predata del carico, mentre l'equipaggio con i passeggeri a bordo venivano fatti prigionieri. Per il riscatto della servitù e del corredo di casa il Vico sarà costretto a sborsare ben 10mila ducati⁵⁰.

La costruzione di torri litoranee continuò per tutto il Seicento, nonostante l'allentamento della pressione turca nel bacino del

48. Cfr. ASC, *Amministrazione delle torri*, vol. 1, *Libro rosso o diversorum*, cit., Cagliari 12 gennaio 1612, c. 569v; Cagliari 14 ottobre 1612, c. 444; Cagliari s.d. (ma 1612), cc. 574-574v; Cagliari 2 ottobre 1613, cc. 679-685, e G. Mele, *Torri e cannoni. La difesa costiera in Sardegna nell'età moderna*, Sassari, 2000, p. 40.

49. Cfr. G. Mele, *Torri e cannoni*, cit., p. 41.

50. Cfr. Archivo Historico Nacional (AHN), Madrid, *Consejos, Patronato de Aragón*, legajo 19873, vedi fascicolo a stampa contenente alcune note biografiche sul Vico. Sulla figura del Vico cfr. F. Manconi, *Un letrado sassarese al servizio della Monarchia ispanica. Appunti per una biografia di Francisco Ángel Vico y Artea*, in *Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re Cattolici al Secolo d'Oro*, cit., pp. 291-333, e F. de Vico, *Historia general de la Isla y Reyno de Sardenia* (a cura di F. Manconi, edizione di M. Galiñanes Gallén), Cagliari, 2004.

Mediterraneo occidentale e il progressivo affievolirsi del timore di un'invasione.

A fine Seicento le torri edificate risultano ben 82: la dislocazione territoriale di queste da un lato rispecchia le caratteristiche del paesaggio costiero isolano, ma dall'altro risponde ad una priorità di esigenze difensive, come quella di proteggere le città, in particolar modo Cagliari, sede delle più alte istituzioni di governo, le attività agricole, il commercio, la navigazione e la pesca. Così se la costa meridionale, dirimpetto al nord Africa conta ben 23 torri, con al centro la piazzaforte della capitale del Regno, le coste della Sardegna settentrionale sono, anche a causa dell'entroterra quasi popolato, prive di fortificazioni⁵¹.

Non è un caso che per tutta l'età moderna il tratto di mare delle Bocche di Bonifacio, che separano la Sardegna dalla Corsica, si distingue per l'intensa attività di contrabbando e sovente anche per quella di corsa⁵².

Il segnale di pericolo veniva dato mediante l'accensione di fuochi, durante la notte, o la produzione di grandi fumate durante il giorno. Alla sommità delle torri, ben visibili fra di loro in quanto poste su punti della costa dominanti, erano collocati grandi contenitori di ferro per i fuochi e griselle (cestelli in ferro nei quali si bruciava erica bagnata e bitume) per le fumate.

Questo accorto sistema di difesa costiera, con la massa di alcaidi, soldati, artiglieri, barcaiuoli che impiegava, col complesso meccanismo di segnalazioni ottiche, di staffette, di collegamenti, riuscì in qualche modo

51. Sulla difesa costiera della Sardegna in età moderna cfr. V. Vitale, *La difesa e gli ordinamenti militari della Sardegna durante il periodo spagnolo*, Ascoli Piceno, 1905; G. Conteddu, *Legislazione passata e vigente ed atti di amministrazione illustrativi sulle torri litoranee della Sardegna*, Sassari, 1912; E. Pillosu, *Le torri litoranee in Sardegna*, Cagliari 1957; A. Mattone, *Le istituzioni militari*, in *Storia dei Sardi*, cit., vol. III, pp. 65-71; Id., *Torri e difese costiere nei secoli XVI-XVIII*, in *L'isola dell'Asinara. L'ambiente, la storia, il parco*, a cura di M. Gutierrez, A. Mattone, F. Valsecchi, Nuoro, 1988, pp. 62-68; S. Casu, A. Dessi, R. Turtas, *la difesa del Regno: le fortificazioni*, in *La società sarda in età spagnola*, a cura di F. Manconi, vol. I, Cagliari, 1992, p. 64 sgg.; F. Russo, *La difesa costiera del Regno di Sardegna dal XVI al XIX secolo*, cit.; G. Montaldo, *Le torri costiere della Sardegna*, Sassari, 1996; e G. Mele, *Torri e cannoni. La difesa costiera in Sardegna nell'età moderna*, cit.

52. Cfr. A. Argiolas, A. Mattone, *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna. Terranova (Olbia) in Gallura nei secoli XV-XVIII*, cit., pp.190 sgg.

ad assolvere uno dei suoi compiti: quello di far sensibilmente diminuire la pericolosità delle razzie e delle incursioni corsare.

Contestualmente si interveniva anche per consolidare i bastioni e irrobustire le difese delle piazzeforti di Cagliari, Alghero e Castellaragone.

I lavori di risistemazione della piazzaforte di Cagliari iniziarono nell'autunno del 1552. L'ingegnere militare Rocco Cappellino dovette risolvere complessi problemi di progettazione in quanto la città era formata da quattro distinti quartieri: opere complesse richiedeva la difesa del quartiere di Castello, posto sulla sommità di una collina che guarda il mare, cinto da antiche, bianche calcaree mura pisane, dove avevano sede il governo viceregio, l'episcopio, il palazzo di città, la cattedrale, le case dei nobili e dei funzionari regi.

Il Cappellino interveniva su tutta la cinta fortificata della città facendo costruire nuove cortine, bastioni e baluardi, tanto che nel 1570 Giovanni Andrea Doria, nel giungere a Cagliari con una flotta di 30 galere, poteva osservare che la ristrutturazione delle fortificazioni della città "era in assai buon termine".

Sin dal 1563, però, in Sardegna era stato inviato anche un altro ingegnere militare, Jacopo Palearo, detto *el Fratin*, un tecnico che assolverà un ruolo di primo piano nella progettazione del sistema difensivo spagnolo del Mediterraneo, lavorando nel Milanese, in Navarra, a Melilla e a La Goletta.

Gli stessi ingegneri saranno impegnati nella progettazione e nella realizzazione delle opere di rafforzamento della roccaforte catalana di Alghero, la città sarda più vicina a Barcellona.

La terza piazzaforte del Regno, Castellaragonese, era posta su un rilievo roccioso, ripido e pietroso, a picco sul mare. La sua difesa non presentava punti deboli: non vi erano approdi e, quindi, non poteva essere attaccata dalla parte del mare. Bisognava renderla sicura dalla parte di terra.

D'altra parte la fortezza aveva resistito assai bene all'assedio francese del 1527. Nel 1554 il viceré Lorenzo Fernández de Heredia vi inviava il Cappellino con una squadra di muratori per riparare e munire meglio la fortezza. L'ingegnere cremonese vi faceva demolire alcune abitazioni per far posto a nuovi elementi di fortificazione. Nel 1575 il *Fratin* ed il viceré Juan Coloma in occasione di un sopralluogo alla rocca per prendere visione delle difese dalla parte di terra, rilevavano che la fortezza era dotata di 9 pezzi di artiglieria che, comunque, secondo il capitano

Juan Baptista Reyna, erano del tutto insufficienti in quanto ne sarebbero stati necessari almeno altri 10⁵³.

Ma, nonostante questi sforzi e i vari interventi eseguiti per potenziare la sicurezza dell'isola, il sistema di difesa del Regno continuava a rimanere alquanto precario anche perché alle torri era assegnato il solo compito di segnalare il comparire all'orizzonte del mare di eventuali pericoli, in modo da poter dare l'allarme in tempo utile per preparare l'eventuale resistenza o per dare il tempo alle persone di mettersi al sicuro. Oltretutto la gran parte di esse erano prive di armamento pesante, non in grado quindi di resistere a massicci attacchi corsari e nemici, e gli stessi addetti alla loro custodia, mal pagati e isolati, prestavano un servizio poco efficiente. Assai spesso per sopravvivere divenivano complici degli stessi corsari, partecipando alla spartizione del bottino. Quelli addetti poi alla vigilanza delle torri collocate nella parte settentrionale dell'isola, deserta e spopolata, vivevano partecipando direttamente alla lucrosa e intensa attività di contrabbando che si svolgeva nel canale di Bonifacio, tra Sardegna e Corsica.

Ecco perché il progetto di ricorrere alla dotazione per il Regno di Sardegna di una propria squadra navale non veniva del tutto abbandonato. Sebbene il compito di vigilare sui mari fosse affidato ora alle galee spagnole, ora napoletane, ora siciliane, ora a quelle dei cavalieri di Malta e infine a quelle di Genova, la preoccupazione per la sicurezza del Mediterraneo rimaneva sempre viva.

Le autorità isolane, che vedevano rinnovarsi gli attacchi, consapevoli della insufficienza dei mezzi per evitarli e contenerli, adottarono altre misure di emergenza, ripiegando sull'acquisto di palle di cannone, di spade, di picche, di lance, di archibugi, di polvere da sparo. Si trattava di provvedimenti improvvisati e inadeguati al bisogno, imposti dall'urgenza ma improduttivi in assenza di un vero piano di difesa.

53. Per un quadro completo degli interventi per il potenziamento delle piazzeforti del Regno in età spagnola e sabauda cfr: A. Mattone, *Le istituzioni militari. 2. Le piazzeforti*, in *Storia dei sardi e della Sardegna*, cit., pp. 7176; Casu, A. Dessì, R. Turtas, *Le piazzeforti sarde durante il Regno di Carlo V fino alla battaglia di Algeri*, in "XVI Congreso de Historia de la Corona de Aragon", *Actas*, Saragoza s.d., ma 1994, vol. III, pp. 33-64; A. Cossu, *Storia militare di Cagliari (1217-1866). Anatomia di una piazzaforte di prim'ordine (1217-1993)*, Cagliari, 1994, e G. Murgia, *Il problema della difesa nella Sardegna sabauda*, in G. Montaldo, *I forti piemontesi in Sardegna*, Sassari, 2003, pp. 5-29.

Così, quando tra il gennaio e il febbraio del 1615 ricomparivano davanti alle coste sarde, e specialmente nei pressi delle isole di San Pietro e di Sant'Antioco, numerose navi nemiche, non si trovò altra soluzione che quella di incoraggiare l'attività di corsa delle navi cristiane lungo le coste dell'isola, promettendo agli armatori allettanti ricompense per ogni nave affondata e per ogni uomo catturato.

Era come fronteggiare una falla mentre altre più grosse si aprivano inesorabilmente; ad un'azione fortunata si alternavano durissimi colpi, e la Sardegna rimaneva ancora esposta al pericolo, nonostante che i suoi abitanti fossero gravati da imposizioni fiscali straordinarie proprio per avere sicurezza.

Nel 1623, quando i pirati tunisini e algerini sbarcarono nei pressi di Posada, nei litorali della Sardegna nord-orientale, saccheggiando il villaggio e facendo prigionieri i soldati di alcune postazioni costiere, sarà lo stesso viceré don Juan Vivas a riprendere il progetto per l'allestimento di una squadra di galere destinate a prestare servizio permanente a difesa dell'isola. Anche allora, però, la proposta non venne accolta da Filippo IV, di recente salito al trono di Spagna.

Ci si limitò soltanto al ristabilimento delle compagnie di cavalleria a spese della feudalità locale da impiegare nella sorveglianza delle coste, mentre la difesa marittima continuava a rimanere affidata alle saltuarie crociere delle navi amiche.

Ma a suonare il campanello d'allarme sulla debolezza del complessivo sistema di difesa dell'isola sarà l'attacco francese alla città di Oristano nel 1637, quando la Spagna rischiò di perdere la Sardegna questo episodio si inserisce a pieno titolo all'interno degli avvenimenti bellici che segnarono la Guerra dei Trent'anni la quale nella storia della Sardegna in età moderna costituirà uno dei momenti più esaltanti, ma allo stesso tempo sconvolgenti a causa della partecipazione della nobiltà e dei *tercios* sardi a fianco degli eserciti spagnoli sui diversi fronti di guerra aperti in Europa⁵⁴. Per la guerra, a seguito dell'adesione dei ceti privilegiati sardi

54. Per un approfondimento su questo periodo cfr. B. Anatra, *Dall'unificazione aragonese ai Savoia*, cit.; A. Mattone, *L'età moderna. Dagli aragonesi alla fine del dominio spagnolo*, vol. III, in *Storia dei Sardi e della Sardegna*, cit.; G. Murgia, *La società sarda tra crisi e resistenza*, e G. Tore, *Il regno di Sardegna nell'età dell'Olivares (1620-1640): assolutismo monarchico e Parlamenti* in "Archivio Sardo del movimento operaio contadino e autonomistico", n. 41-43, Roma, 1993.

al progetto olivarista dell'*unión de armas*, col ricorso alle leve obbligatorie e forzate vennero arruolati, a più riprese, circa 10mila soldati.

Tale partecipazione per l'isola si tradurrà, infatti, in costi assai pesanti non solo sul piano economico-finanziario, ma soprattutto in termini di perdite di vite umane: la maggior parte degli arruolati non rivedrà più la terra natia, non tornerà nella propria patria⁵⁵.

Pur non essendo stata individuata come possibile teatro di guerra la Sardegna, anche se marginalmente ed in maniera del tutto occasionale, partecipa direttamente, a seguito dell'invasione francese della città di Oristano a quel momento bellico che per tre decenni squasserà l'Europa.

Sebbene storiograficamente sia ormai assodato che i francesi siano sbarcati nel golfo di Oristano non tanto con intenti di carattere militare, con l'obiettivo cioè di creare una testa di ponte per occupare in seguito l'intera isola, quanto per il bisogno di approvvigionarsi di vettovaglie e soprattutto d'acqua, di cui il territorio era assai ricco, la città regia subiva danni gravissimi a seguito anche dei saccheggi operati dai miliziani sardi accorsi in suo soccorso.

La popolazione, per sfuggire alle violenze e per scampare alla morte, abbandonava precipitosamente la città, portando con sé poche suppellettili, trovando rifugio nel vicino borgo di Santa Giusta, ben fortificato, e nei villaggi dell'entroterra.

Quest'episodio, anche se scolorito dal tempo, permane tuttora vivo nella memoria storica collettiva delle popolazioni oristanesi, le quali conservano il ricordo de *is sordaus grogus*, cosiddetti per il colore giallo predominante della loro divisa, che, arrivati dal mare, invasero la città e il suo territorio circostante, seminando terrore e distruzione.

La flotta francese, al comando di Enrico di Lorena, conte d'Harcourt, con uno schieramento che da Capo Mannu a Capo San Marco bloccava

55. Tra il 1628 ed il 1650, secondo stime assai probanti, partirono dall'isola tra i diecimila ed i dodicimila soldati, in numero quindi assai elevato, pari a circa il 4-5% della popolazione censita nel 1624 in occasione della celebrazione delle Corti generali del regno, presiedute dal viceré Vivas, e che oscillava attorno ai 200/220mila abitanti. Al riguardo cfr. A. Mattone, *L'amministrazione delle galere nella Sardegna spagnola*, in "Società e storia", n. 49, 1990; G. Tore, *Il regno di Sardegna nell'età di Filippo IV. Centralismo monarchico, guerra e consenso sociale (1621-1630)*, Milano, 1996, e G. Murgia, *Comunità e baroni. La Sardegna spagnola (secoli XV-XVII)*, Roma, 2000.

tutto il golfo di Oristano, si presentava davanti alle coste del Sinis la sera del 22 febbraio, sorprendendo le difese assolutamente impreparate e in condizioni di netta inferiorità.

Lo sbarco dell'armata, composta da ben 47 vascelli, e inizialmente scambiata per una flotta amica spagnola, avveniva la stessa sera, preceduto da un intenso fuoco di artiglieria che annientava le poche difese, rendendo vano ogni tentativo di resistenza, a dir la verità assai timido, opposto dai pochi soldati della torre grande posta a presidio della costa, i quali si diedero subito alla fuga.

Così, quando ogni resistenza fu facilmente superata, ben 7/8mila *sordaus grogus* poterono, senza colpo ferire, entrare in una città quasi deserta.

La popolazione, infatti, al primo apparire delle truppe francesi, in preda ad un improvviso e irrefrenabile panico, l'aveva abbandonata per trovare scampo nelle campagne dell'interno.

Prontamente il vescovo della città Pietro Vico inviava messaggeri a Cagliari per informare dell'accaduto il viceré Antonio Jiménez de Urrea, marchese de Almonacir, sollecitandolo ad approntare immediati aiuti militari per respingere il nemico.

Giunta la notizia, nel pomeriggio del 23 venivano urgentemente convocati il Consiglio di giustizia, di patrimonio e di guerra, e veniva deciso di chiedere adeguati soccorsi in Spagna, Napoli e Sicilia.

Intanto ad Oristano si cercava di correre ai ripari per tentare in qualche modo di fermare l'avanzata nemica, così una delegazione di cittadini, in rappresentanza del Consiglio civico, si recava dal comandante francese per trattare una pacifica e indolore resa, ottenendo una tregua di quattro giorni.

L'atteggiamento però poco chiaro, ambiguo e dilatorio manifestato dalle autorità cittadine, che puntavano a guadagnare tempo in attesa dei rinforzi, convinceva il d'Harcourt a rompere immediatamente la tregua e a riprendere senza indugio le ostilità.

La città veniva così occupata militarmente e i soldati si abbandonavano ad ogni forma di razzia e di saccheggio.

Immedie furono anche le contromisure adottate dal viceré con la messa in campo dei reparti della cavalleria dei Capi di Cagliari e Sassari che, agli ordini di don Diego de Aragall, (governatore di Cagliari e tenente generale dei due Capi), muovendosi simultaneamente, avrebbero dovuto stringere, come in una morsa, le forze francesi.

Contestualmente l'Almonacir ordinava la mobilitazione generale di tutte le forze di difesa del Regno, con l'arruolamento anche di banditi e delinquenti, ai quali veniva rilasciato un salvacondotto per il periodo di guerra, con l'obbligo di accorrere con armi e cavalli in soccorso della città.

Ma il disegno strategico messo a punto dal viceré e dai suoi più stretti collaboratori non ebbe il tempo di essere realizzato in quanto furono sufficienti i 500 cavalieri arrivati dalle ville vicine e, in particolar modo, il reparto di cavalleria al comando di don Ignazio Aymerich, per mettere in fuga i francesi, i quali, dopo aver subito notevoli perdite, ritennero opportuno interrompere la loro marcia verso l'interno in modo da non precludersi la possibilità di una eventuale rapida ritirata.

Dopo tre giorni di permanenza nella città e nelle campagne limitrofe, le truppe francesi incominciarono il loro ripiegamento verso il mare seguendo il corso del Tirso, inseguiti dai reparti di cavalleria agli ordini dell'Aragall, che infliggevano loro notevoli perdite.

Il 27 febbraio la flotta francese si allontanava dalle coste oristanesi, continuando comunque ad incrociare al largo per qualche giorno, senza che venisse disturbata da quelle navi che, secondo le previsioni, avrebbero dovuto assicurare il controllo delle rotte isolate⁵⁶.

56. Sull'attacco francese alla città di Oristano, e sulle sue conseguenze, rinviamo a: A. Canales de Vega, *Invasión de la Armada Francesa del Arçobispo de Bordeus, y Monsiur Enrique de Lorena Conde de Harchout, hecha sobre la ciudad de Oristán del Reyno de Cerdeña. En 22 de hebrero deste año 1637, y los successos que tubo en ella, con las órdenes, y prevenciones, que para su defensa mandó hazer el Excellentissimo Señor Marqués de Almonacir, Conde de Pavías, su Virrey, y Capitán General. Deduzida de los papelese originales, y Relación remitida a la Magestad Cathólica de Don Phelippe III El Grande Rey de las Españas N. S.*, Cagliari, 1637; J. Aleo, *Historia cronológica y verdadera de todos los sucesos y casos particulares sucedidos en la Isla y Reyno de Sardeña del año 1637 al año 1672*, Comune di Cagliari, Biblioteca Comunale di Studi Sardi, mss. Sanjust 16, ora tradotta e pubblicata con un denso saggio introduttivo da F. Manconi, *Storia cronologica del Regno di Sardegna dal 1637 al 1672*, Nuoro, 1998; G. Sorgia, *Mire francesi sulla Sardegna nel 1638*, in "Archivio Storico Sardo", XXV, Cagliari 1957 e L. Spanu, *Lo sbarco dei francesi in Oristano. Cronaca del Seicento*, Oristano 1992, p. 13; R. Bonu, *S'andada de is sordaus grogus, infelice impresa dei francesi (febbraio 1637)*, in "Frontiera", Cagliari, 1970, e G. Murgia, *Edifici di culto e clero ad Oristano dopo l'attacco francese del 1637*, in G. Mele (a cura di), *Chiesa, potere politico e cultura in Sardegna dall'età giudiciale al Settecento*, Oristano, 2005.

Lo scampato pericolo riportava all'attenzione delle autorità spagnole la necessità di avviare con urgenza e senza tentennamenti il progetto, più volte accantonato, di dotare il Regno di una squadra di galere. La vigilanza dei mari e la difesa delle coste erano affidate a flotte, inviate occasionalmente dagli altri Regni o dagli Stati alleati del re di Spagna, che, di solito, si servivano dell'isola come tappa intermedia nelle operazioni di spostamento o come base d'appoggio per il rifornimento di viveri.

Pur se coronata da significativi successi, la presenza delle galere toscane, maltesi e pontificie e delle squadre di Napoli, di Genova e di Spagna era comunque occasionale, non in grado pertanto di garantire una stabile vigilanza sulla costante insidia della corsa barbaresca.

L'altra soluzione adottata per la prevenzione degli attacchi dei mori era il ricorso all'armamento di navi corsare cristiane che partecipavano con azioni di difesa, di rappresaglia e spesso di attacco contro le squadre e i legni barbareschi, non di rado spingendosi sino alle coste africane per far razzia e catturare schiavi.

Venivano applicati in fondo gli stessi metodi della guerra di corsa tipici dei tradizionali avversari mussulmani. Oltretutto la concessione di patenti di corsa prevedeva anche la possibilità di *enbarcar franchs de tots drets reals . . . bescuts j llegums* e l'esenzione dei diritti reali dalle prede.

Il permesso di armare legni e di corseggiare nei mari sardi implicava il formale impegno a non creare alcun danno o disturbo alle navi dei vassalli e degli alleati della Spagna. Spesso, infatti, i corsari cristiani attaccavano e predavano le navi di passaggio senza tenere alcun conto della loro bandiera, con ripercussioni assai negative sul commercio e sulla navigazione nel Mediterraneo.

L'idea di dotare il Regno di Sardegna di una propria flotta era maturata già a partire dalla seconda metà del Cinquecento, quando la corsa nel Mediterraneo si era fatta più intensa e aggressiva, ma tutto rimase a livello di pura e semplice intenzione.

Soltanto nel Parlamento del 1624, presieduto dal viceré Juan Vivas, la questione dell'istituzione della squadra navale veniva presentata dai tre Stamenti con un'ampia ed organica proposta. Questi rimarcavano la necessità di *poner en el dicho Reyno* una squadra di 8 galere. Ogni galera avrebbe dovuto avere un organico di 160 rematori, di 50 marinai e di una compagnia di 100 soldati spagnoli. In tutto quindi, per il loro

armamento, sarebbero stati necessari 1.280 rematori, 400 marinai e 800 soldati.

A questa squadra bisognava aggiungere 2 galeoni, finanziati dal regio Patrimonio, che avrebbero dovuto sostituire le galere durante i mesi invernali, nel *navegar y rodear los mares de Cerdeña para limpiar la costa de los enemigos que la infestan*, imbarcando gli stessi soldati e marinai.

La difficoltà di ripartire sui vari ceti sociali il carico delle spese per il mantenimento della flotta finì per rendere oltremodo problematica l'attuazione del capitolo di corte, istitutivo della flotta, approvato nel Parlamento e che, nonostante la sanzione regia, rimase di fatto sulla carta.

La realizzazione della squadra di galere in Sardegna maturava durante la Guerra dei Trent'anni e, soprattutto, come rimarcato, dopo lo sbarco francese ad Oristano. Ma delle 8 galere previste soltanto due, la "Capitana" e la "Patrona", dopo aver superato non pochi contrattempi di varia natura, ma soprattutto finanziari con il principe Doria, poterono prender il mare tra il 1639 e il 1641⁵⁷. L'*asiento* delle galere veniva riaffidato ad Andrea Doria Landi, figlio ed erede del defunto principe di Melfi, e da questi rinnovato alla scadenza dei sei anni.

Gli esiti contraddittori e deludenti del varo della squadra di galere contribuivano a far emergere preoccupazioni ed interrogativi.

All'inizio degli anni Cinquanta, l'*asiento* delle galere, in coincidenza con la scadenza del contratto, veniva messo in discussione. Il governo spagnolo andava convincendosi, infatti, che il principe Doria fosse più sensibile alle *conveniencias propias que del Real servicio*. Questa convinzione veniva rafforzata dalla situazione di sostanziale disarmo in cui versavano le due galere. Nell'autunno del 1651 la "Patrona" era rimasta bloccata nel porto di Denia, in attesa di essere convogliata a Cagliari per il riattamento. La sua ciurma era andata a rafforzare la "Capitana", che, inviata a Genova per il carico di un *tercio* lombardo, vi giunse *tan mal parada* da far dubitare che potesse ancora navigare.

57. Sul contrastato varo della squadra di galere del Regno cfr. A. Mattone, *Le istituzioni militari*. 3. *L'amministrazione delle galere*, in *Storia dei Sardi e della Sardegna*, cit., pp. 77-85, e Id., *L'amministrazione delle galere nella Sardegna spagnola*, in "Società e Storia", n. 49 (1999), pp. 513-545. Sull'organizzazione navale spagnola di questo periodo cfr. F. F. Olesa Muñido, *La organización naval de los estados mediterraneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1968, vol. I-II.

La “Capitana” e la “Partrona” non riuscirono, comunque, ad assicurare un servizio davvero soddisfacente di pattugliamento e di protezione marittima, né quando furono gestite in *asiento* dal principe Doria, né quando passarono sotto il diretto controllo dell’autorità regia.

In realtà le galere sarde, male equipaggiate in uomini ed armi, non saranno in grado anche negli anni successivi di dare la caccia ai vascelli barbareschi che periodicamente si rifugiavano nelle acque del Capo di Pula o dell’isola di San Pietro.

Le poche azioni di successo si concretizzano in sporadici scontri corsari con qualche nave mercantile, di solito munita di scarsa artiglieria: a cadere nella rete e ad essere quindi catturate sono solitamente navi francesi, raramente qualche legno barbaresco, che solcano i mari vicino alla capitale del Regno. Ma nulla di più.

Le galere non avevano una guarnigione fissa di soldati, mancavano di provvigioni alimentari, erano prive di tutto l’occorrente per poter navigare.

Il cronista del tempo Jorge Aleo racconta, al riguardo, un curioso episodio verificatosi nel 1650, relativo all’inseguimento di una nave fiamminga, sulla quale si erano imbarcati due servi del viceré cardinal Trivulzio, dopo avergli sottratto ben 30mila dobloni d’oro dai forzieri.

Quando il cardinale si accorse che la nave era già salpata a vele spiegate, intuendo che i ladri stavano a bordo e se ne erano andati con i suoi dobloni, senza attendere oltre, mezzo vestito e a piedi, scendeva al porto per spedire le due galere all’inseguimento dei fuggitivi.

Attratta dalla curiosità d’assistere all’accaduto era accorsa al molo un’infinità di persone. “Poiché le galere non avevano una guarnigione di soldati, il cardinale fece chiudere la porta del molo e d’imperio fece imbarcare nelle galere un numero consistente di curiosi che si trovavano presenti. Fatta a sue spese la provvista di pane, vino e di altri commestibili, diede ordine d’inseguire la nave e di riportargli i colpevoli. Ma la gente che era stata imbarcata nelle galere non aveva alcun interesse a recuperare quel denaro e si guardava bene dal mettere a rischio la propria vita per il patrimonio del cardinale. Doppiato il capo di Pula, si fermarono fino a quando non ebbero consumato le provviste di bordo. Al rientro in porto trovarono la scusa che non avevano potuto continuare l’inseguimento perché avevano trovato mare grosso e le galere non erano in grado di

navigare. Così il cardinale, in aggiunta alla spesa sostenuta per armare le galere, rimase senza i suoi dobloni che aveva accumulato con tanta passione e che gli erano stati sottratti da chi non li aveva guadagnati”⁵⁸.

Altre testimonianze ci confermano lo stato quasi di disarmo in cui, per mancanza di fondi, era costretta la flotta delle galere, tanto da trovarsi costantemente all’ancora.

Nel marzo del 1657, ad esempio, tre grosse barche cariche di grano venivano intercettate e depredate da due navi francesi alle bocche del porto di Oristano, senza incontrare alcun ostacolo in quanto le galere erano in pessimo stato⁵⁹.

La “Patrona” era infatti in disarmo e quasi inutilizzabile in combattimento, mentre la “Capitana”, che avrebbe dovuto accompagnare in Spagna il viceré, conte di Lemos, si trovava in uno stato deplorabile, priva di sartie e di gomene, con i soldati, i marinai e i rematori “ignudos, sin provisiones, municiones y, sobre todo, sin sueldo”⁶⁰.

La situazione non era migliorata ancora nel maggio 1657: al riguardo il viceré marchese di Castel Rodrigo, in una lettera al sovrano, annotava che le due galere erano “muy paradas y casi innavigables”⁶¹.

Di fronte a simile e intollerabile situazione sarà lo stesso sovrano Filippo IV a intervenire con un contributo pari a 18mila scudi per riparare le due galere, consentendo di riarmarle così da poter riprendere il mare. Contestualmente venivano avviati anche i lavori di ristrutturazione della darsena del porto di Cagliari e di costruzione di un arsenale attrezzato per la riparazione di ogni tipo di scafo. L’allargamento della darsena avrebbe infatti consentito alla squadra navale di stazionare in maniera permanente a Cagliari, anziché nel porto di Genova, assicurando così un più regolare pattugliamento dei mari attorno all’isola, proteggendo le coste e i traffici.

58. J. Aleo, *Storia cronologica del regno di Sardegna dal 1637 al 1672*, (saggio introduttivo, traduzione e cura di F. Manconi), Nuoro, 1998, p. 134.

59. Cfr. G. Pillito, *Memorie tratte dall’Archivio di Stato di Cagliari riguardanti i regi rappresentanti che sotto diversi titoli governarono l’isola di Sardegna dal 1610 al 1720*, Cagliari, 1874, p. 104.

60. Archivo de la Corona de Aragón (ACA), Barcelona, *Consejo de Aragón*, legajo 1200, cfr. Lettera inviata al re dal capitano Gabriel Herrera in data 19 agosto 1656 in cui si lagna per lo stato di abbandono in cui si trovano le galere sarde.

61. AHN, *Estado*, libro 99, Lettera del viceré marchese di Castel Rodrigo a Filippo II in data 17 maggio 1657.

Nel 1660, intanto, “para poner freno a los Cossarios de Berberia, y bolver à establezer el commercio en esse Reyno” con il “limpiar sus mares”⁶², veniva varata a Genova la terza galera della squadra sarda, chiamata “San Francesco”, una galera ordinaria realizzata ed armata come la “Patrona”.

L’armamento della terza galera era stato voluto direttamente da Filippo IV nel luglio del 1658, vivamente preoccupato per l’intensificarsi della presenza corsara nel Mediterraneo che provocava pesanti danni al commercio della Corona.

Ma alcuni anni dopo, a causa della cronica mancanza di fondi, le galere della flotta sarda si venivano a trovare, ancora una volta, in uno stato di grave precarietà, presentando non pochi problemi per affrontare il mare aperto. Le galere dovevano essere inviate a Cadice, ma, veniva sottolineato in un dispaccio del viceré del 18 marzo 1665, causa la loro non perfetta affidabilità, era più prudente attendere “que el tempo se acomode” perché “el estado en que se hallan estas galeras, me dan pocas esperanzas de poder conseguir un pasaje suro”⁶³.

Negli ultimi trent’anni del Seicento si assiste al lento declino della flotta. Un declino che si inserisce nella crisi politica e militare della monarchia di Spagna. “Fra le debolezze maggiori di questa monarchia annoverar si deve quella dell’abbandono delle forze di mare – scrive il 24 giugno 1682 l’ambasciatore veneto a Madrid Federico Cornaro –, così necessarie per la lontananza degli Stati e che servono quasi di ponti e traghetti per unirli e congiungerli, e particolarmente pel predominio che la Francia s’usurpa e stabilisce con la forza del mare. Circa lo stato delle galere che formano le squadre di Napoli, Sicilia, Sardegna e Spagna, basterà dire che da tanto tempo richiuse ed abbandonate nei porti, non si cimentano quasi più al mare, e destituite di apprestamenti poco servizio potrebbero prestare nelle occasioni”⁶⁴.

62. AHN, *Estado*, libro 99, Lettera di Filippo IV al viceré di Sardegna in data 20 luglio 1658.

63. ACA, *Consejo de Aragón*, legajo 1071.

64. N. Barozzi, G. Berchet, *Relazioni dagli Stati europei lette al Senato degli ambasciatori veneti nel secolo decimosettimo*, serie I, vol. II, Venezia, 1856, p. 459. Sul declino della Spagna cfr. anche J. Deleito y Piñuela, *El declinar de la monarquía española*, Madrid, 1966; R. Trevor Davies, *La decadencia española 1621–1700*, Madrid, 1969; H. Kamen, *La España de Carlos II*, Barcelona, 1981, e R. A. Stradling, *Europe and the decline of Spain*, London, 1981.

Parole queste che fotografano indubitabilmente il penoso stato delle marinierie degli stati spagnoli, tra cui quella della Sardegna. Il mantenimento in efficienza della squadra navale a fine secolo appare ormai insostenibile per le finanze del Regno, per cui più che sulle galere si continuò a contare quasi esclusivamente sul sistema della difesa statica, senza di fatto poter contrastare in maniera efficace i pericoli che venivano dal mare.

Le vicende della guerra di successione spagnola e la riconquista asburgica (1717–1720) dell'isola, attuata dal cardinale Alberoni, ancora una volta mettevano in evidenza non solo la fragilità del sistema difensivo delle torri e delle piazzeforti, ma allo stesso tempo l'inefficienza della squadra di galere⁶⁵.

Per la Sardegna, priva di un efficace sistema di difesa statica e mobile, dal mare continueranno ad arrivare gravi pericoli.

Ancora nel 1798 la colonia tabarchina di Carloforte, nella ripopolata di recente isola di San Pietro, subiva una terribile incursione barbaresca, voluta dal bey di Tunisi, alleato con la Francia, quale ritorsione nei confronti degli indirizzi di politica antifrancese portati avanti in maniera non troppo mascherata dal neutrale governo dei Savoia, sotto cui l'isola era passata a seguito delle guerre di successione spagnola esplose per la morte di Carlo II senza eredi.

Il 3 di settembre di quell'anno, infatti, alcune centinaia di corsari barbareschi senza incontrare resistenza alcuna saccheggiarono la città, catturarono tutti gli abitanti – ben 933 persone, in prevalenza bambini, donne e giovani – e li tennero in schiavitù in Tunisia per alcuni anni finché il re di Sardegna, altri principi cattolici, il pontefice e, si può dire, tutta la cristianità non pagarono al bey un forte riscatto per la loro liberazione⁶⁶.

65. Cfr. C. Sole, *La Sardegna sabauda nel Settecento*, Sassari, 1984, pp. 11–39; G. Sotgiu, *Storia della Sardegna sabauda*, Bari, 1984, e M. A. Alonso Aguilera, *La conquista y el dominio español de Cerdeña*, Valladolid, 1977, pp. 66.

66. Cfr. al riguardo S. Bono, *L'incursione dei corsari tunisini a Carloforte e il riscatto degli schiavi carolini (1798–1803)*, in "Africa", n. 5, 1960; G. Vallebona, *Carloforte – Storia di una colonizzazione (1738–1810)*, Carloforte, 1962 e E. Luxoro, *Tabarca e i Tabarchini – Cronaca e storia della colonizzazione di Carloforte*, Cagliari, 1977. Cfr. anche la ricca documentazione sull'attacco tunisino alla colonia di Carloforte in ASC, *Segreteria di Stato e di Guerra*, 2ª Serie, voll. 1689 e 1690.

