

---

Salvatore Bono

## MALTA E VENEZIA FRA CORSARI E SCHIAVI (SECC. XVI-XVIII)

Nella memoria collettiva di noi europei, specialmente dei rivieraschi del Mediterraneo, nella storiografia e nelle comuni conoscenze, i corsari e i pirati nella storia del Mediterraneo sono stati i musulmani e noi, europei o cristiani, ne siamo stati le vittime. Quali corsari nel Mediterraneo dell'età moderna pensiamo dunque anzitutto alle città stato barbaresche di Algeri, Tunisi e Tripoli, e ad altre città corsare musulmane, come Salé e Tetuan, in Marocco.

In verità però all'attività corsara dei musulmani si oppose quella delle squadre delle marine cristiane ed anche di singoli privati corsari. Quali corsari cristiani dobbiamo anzitutto riconoscere i due ordini cavallereschi e marinari dei Cavalieri di Malta e dei Cavalieri di Santo Stefano, questi ultimi con sede a Pisa e Livorno. Il ruolo avuto dai corsari privati nella storia del Mediterraneo è sinora meno noto; essi operavano sotto le bandiere di diversi stati: di Toscana, di Genova, di Napoli, dell'ordine stesso di Malta; altre basi di corsari erano Cagliari e Trapani, Tolone e la Ciotat in Provenza, Maiorca e Ibiza nelle Baleari. Ogni bandiera legittimava corsari di varia origine; più varia ancora la provenienza dei capitali – genovesi e livornesi in gran parte – che finanziarono le imprese corsare. La corsa, sia cristiana sia barbaresca, fu una grande occasione di rimescolamento d'uomini, così come fu un potente motore di interessi economici.

Mi permetto precisare la distinzione, sul piano teorico molto chiara e netta, fra 'corsari' e pirati. In altra sede l'ho così formulata: «Corsaro è colui che opera con l'autorizzazione o addirittura in nome e per conto di uno Stato, svolgendo perciò un'attività del tutto legale, sotto il profilo non solo del diritto interno ma anche di quello internazionale. Pirata è invece colui che esercita la stessa rischiosa attività del corsaro – assaltare navi e catturare uomini e merci, perfino con sbarchi a terra – senza autorizzazione, senza osservare alcuna norma né rispettare limitazioni, non esitando ad attaccare imbarcazioni e naviganti di stati nemici; il pirata è dunque letteralmente un fuorilegge».

La precisazione teorica non toglie una prossimità di fatto fra le due categorie di operatori sul mare: un corsaro, legittimato dalla 'patente' di corsa (ricevuta in base a precise condizioni) poteva occasionalmente infrangere i limiti prescritti alla sua attività e diventare così un pirata. D'altra parte un pirata poteva, a un certo punto della sua carriera, regolarizzare la sua posizione, più facilmente presso uno stato e governo diverso da quello sotto il quale aveva operato come fuorilegge, e diventare un regolare corsaro.

Non è senza motivo però che il termine 'pirata' venga generalmente più usato – dal pubblico comune ma anche dagli storici – rispetto a quello di cor-

saro, mentre in realtà nell'ambito del Mediterraneo dei secoli XVI-XIX si trattava ben più estesamente di corsari che non di pirati. Si comprende facilmente peraltro che le vittime dell'attività corsara – i naviganti e gli abitanti delle zone costiere – giudicassero gli autori di quelle minacce e offese come 'pirati'.

La riduzione del fenomeno corsaro ad una vicenda di atti di pirateria – ecco un'altra osservazione preliminare non priva di rilevanza – ha condotto, quale conseguenza, ad una sottovalutazione del fenomeno stesso, tanto più in confronto alle espressioni della pirateria in altri mari del mondo, dall'Atlantico all'Oceano indiano, ai mari del Sud. Una 'prova' di questa presunta marginalità della 'pirateria' nel Mediterraneo può essere trovata persino nella minore presenza di echi nella letteratura e nel cinema.

La storiografia naturalmente ha a lungo rispecchiato quella visione riduttiva, almeno sino alla metà del secolo scorso. Sino all'opera famosa di Fernand Braudel (*La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949), le 'storie del Mediterraneo' – peraltro poche sino ad allora e ancora oggi – offrivano ben poco spazio alla guerra corsara. In ogni caso anche quando si parlava di pirati e di corsari, per gli studiosi e dunque per il pubblico d'Europa, essi erano 'gli altri', i musulmani, gli infedeli, turco-ottomani e barbareschi del Maghreb. Anche quando la visione d'insieme, oltreché il livello di rigore scientifico e di levatura storiografica, non era più quella della *Histoire d'Alger et de la piraterie des turcs en Méditerranée* di Charles de Rotolier (Paris 1841), e quando anche la prospettiva storiografica complessiva diviene meno eurocentrica, i corsari e/o pirati, restano pur sempre in primo luogo, se non soltanto, quelli musulmani, in particolare del Maghreb. Dopo Braudel, e più o meno sotto la sua influenza e ispirazione, sono apparsi i lavori di G. Fisher, *Barbary Legend. War, Trade and Piracy in North Africa (1413-1830)* (Oxford 1957), A. Tenenti, *Venezia e i corsari, 1580-1615* (Bari 1961), S. Bono, *I corsari barbareschi* (Torino 1964), P. Earle, *Corsairs of Malta and Barbary* (London 1970): nei testi di Tenenti e di Bono anche l'attività corsara europea trova espliciti riferimenti.

Al riconoscimento dell'esistenza d'una guerra corsara cristiana – della quale bisogna considerare esponenti anche i Cavalieri di Malta e i Cavalieri di Santo Stefano – segue per conseguenza l'ammissione d'una 'schiavitù musulmana', cioè di musulmani (turco-anatolici, maghrebini, balcanici), di negri e di altri in terra cristiana. Quella schiavitù 'musulmana' era speculare a quella, a noi occidentali ben più nota, dei cristiani in terra d'Islâm, della quale si conoscevano da sempre le vittime illustri, come Miguel de Cervantes, schiavo ad Algeri fra il 1575 e il 1580, e come Vincenzo de' Paoli (Vincent de Paul), il santo della carità, che fra il 1607 e l'anno dopo fu a Tunisi, donde fuggì in modo assolutamente eccezionale (tanto che si dubita dell'intera vicenda).

Al di là di questi casi e delle migliaia e migliaia di vicende personali in qualche misura conosciute, possiamo ipotizzare le dimensioni complessive del fenomeno della schiavitù, il numero d'uomini che ne furono vittime, da una parte e dall'altra. Sinora l'aspetto quantitativo del fenomeno è stato del tutto

trascurato; sono state fornite cifre, ma spesso soltanto ripetute da un autore all'altro, sul numero di schiavi presenti, in una località ad una certa data, e sul numero di schiavi riscattati in una certa occasione, di solito in un viaggio di 'redenzione', come si diceva, a opera dei religiosi degli Ordini votati al riscatto, come i trinitari e i mercedari. Una valutazione prudente, porta ad affermare che nei secoli XVI-XIX (sino al 1830) nell'ambito mediterraneo siano stati coinvolti nella schiavitù 3-4 milioni di persone, fra cristiani, musulmani e altri.

Nel quadro d'insieme della storia della guerra corsara Venezia e Malta occupano due posizioni ben diverse, può dirsi persino nettamente contrapposte. La storia dell'Ordine a Malta, la storia stessa di Malta, nei secoli XVI e XVII, è essenzialmente connessa alla guerra corsara. Non soltanto per l'esercizio di azioni di difesa del mondo cristiano ma anche per le azioni da veri e propri corsari, con sbarchi sulle coste maghrebine. Nel 1552 i cavalieri maltesi decisero un attacco corsaro alla località di Zuara, a ovest di Tripoli, «per guadagnare un buon sopplimento di schiavi per le galere, e per lavorar intorno alle fortificazioni» maltesi, come ci riferisce il noto Dal Pozzo, storico dell'Ordine e della sua marina. Quattro galere dell'ordine ed una decina di legni minori si unirono a tre private del cavaliere fra Leone Strozzi, designato al comando. Sbarcati un po' discosto dalla città e guidati nel cammino da alcuni mori, già schiavi a Malta, ai quali era stata promessa la libertà, gli oltre trecento cavalieri e altri uomini sorpresero la popolazione di Zuara «nel primo biancheggiar dell'aurora» e fecero ben presto prigioniere oltre 1.500 persone dell'«ancor mezzo adormentato popolo moresco, ch'allo strepito dell'armi et al gridar de' nostri, tutto s'era posto in iscompiglio, et in fuga». Il ritardo degli aggressori nel ritirarsi dalla città e nel reimbarco consentì alle forze di Murād Aghā di attaccarli con successo; ambedue le parti pagarono un alto prezzo di vite umane – quasi cento i cavalieri e ancora di più i soldati – e di feriti, non pochi dei quali morirono a Malta; del gran numero di musulmani si riuscì alla fine a portarne via solo un decimo circa «fra huomini, donne, e fanciulli, perciocch'in quello scompiglio, e nelle difficoltà grande dell'imbarcamento, la maggior parte se ne fuggirono». Qualche anno dopo, nel 1555, le galere maltesi presero due legni musulmani presso capo Misurata, di nuovo sulla costa tripolina, e catturarono un gran numero di schiavi, oltre ad armi e vettovaglie.

Nell'agosto 1587 cinque galere maltesi, guidate da un cavaliere francese attaccarono il borgo di Monsalada, sul canale di Caramania, nella penisola anatolica, e ne portarono via 200 schiavi; 180 persone vennero predate a Castelnuovo di Morea, in Grecia, nel 1601; fra 400 e 700 nel saccheggio di Hammamet, dove i cavalieri sbarcati il 31 agosto 1602 da cinque galere, diedero l'assalto e vinsero le difese della città, saccheggiando genti e cose, e riuscendo a sfuggire alle truppe inviate d'urgenza dal pascià di Tunisi. Una ingente preda umana (392 schiavi, oltre a 16 cannoni di bronzo) fu il risultato dell'assalto delle due fortezze di Lepanto e Patrasso; poté gloriarsene il generale delle galere fra Ascanio Cambiano, la cui squadra tentò invano un colpo contro la tunisina Monastir. Apprezzabile nel 1604 il bottino a Langò (Coo): 165 persone.

Sotto la bandiera dell'Ordine di Malta – anche questo è degno di menzione – operavano corsari 'privati', organizzati individualmente, o in modeste forme 'imprenditoriali', con l'apporto di altri finanziamenti. I cavalieri stessi potevano essere autorizzati a esercitare a titolo personale attività corsara; richiedevano ed ottenevano lettere di autorizzazione come i privati, ma avevano diritto soltanto a un quarto del bottino catturato mentre il resto spettava al governo; d'altra parte essi riservavano per sé l'esercizio della corsa quasi esclusivamente in Levante, dove le prede erano le più ricche in assoluto. Quali corsari privati, regolarmente autorizzati, agirono molti cavalieri e perfino un gran maestro, il francese Alof de Wignacourt, sotto il cui governo (1601-1622) la marina maltese compì una serie di segnalate imprese.

Il più famoso corsaro 'in proprio' è stato forse il cavalier di Romegas, Mathurin d'Aux-Lescout, di un ramo cadetto della nobile famiglia d'Armagnac. Entrato nell'ordine di Malta nel dicembre 1546, a diciotto anni, il Romegas – nome con cui è noto – fin dall'anno successivo partecipò a fortunate imprese, in Levante e in Ponente. Rischiò di morire, poco gloriosamente, nel 1555, vittima di un furioso ciclone; «Dio lo risparmiò» si disse più tardi «per renderlo famoso, come in effetti divenne». Nel 1581, per sostenere la sua elezione a luogotenente generale, si fece circolare una specie di «stato di servizio», dove era elencata una lunga serie di successi, conseguiti quasi tutti quando era capitano generale delle galere nel triennio 1575-1577; morì a Roma, nel novembre 1581, e fu sepolto nella chiesa di Trinità dei Monti.

Perfino navi dell'ordine vennero spinte in più occasioni ad azioni piratesche dall'impellente necessità di procurare vettovagliamento alle isole. Lo storico dell'ordine Bartolomeo Dal Pozzo così ricorda: «Laonde le galere della Religione per riparare la fame, tanto più frequentemente andavano scorrendo in traccia di Vascelli, così amici, come nemici». Altre volte ci si limitava a costringere le navi cariche di grano e di farina o di altri cereali a dirigersi nel porto della Valletta e a vendere qui il loro carico, ovviamente a un prezzo imposto. Casi del genere si verificarono, per esempio, nel 1589, 1591, 1602, quando furono sequestrate navi siciliane, suscitando le vane proteste delle autorità di Messina.

L'ordine di Malta aveva emanato una precisa legislazione per regolare l'esercizio dell'attività corsara. Chi intendeva «andare in corso», come si diceva, ne richiedeva la patente; prima di concederla le autorità responsabili esaminavano con cura lo stato della nave – capacità di tenere il mare, adeguatezza dell'equipaggio e dell'armamento – valutavano l'abilità del capitano, testimoniata dalla sua carriera. La patente che aveva validità per uno o più anni (fino a cinque e più nel Settecento), indicava con precisione l'area geografica in cui il corsaro era libero di agire e le navi contro le quali poteva operare. Il corso era consentito contro i musulmani, a esclusione però di chi avesse il salvacondotto d'un sovrano cristiano, e in alcuni periodi anche ai danni di cristiani d'un determinato stato.

Per regolare tutta l'attività corsara, nel 1605 fu costituito a Malta il tribunale degli Armamenti; per eventuali ricorsi ci si rivolgeva al tribunale dell'Udienza, e infine, in ultima istanza, al tribunale pontificio a Roma. Sul finire

del Seicento si diede vita ad un'altra istituzione, il consolato del Mare, che ben presto assunse una funzione parallela a quella del tribunale degli Armamenti: quest'ultimo continuò ad avere competenza nei riguardi dei corsari che issavano la bandiera dell'ordine, mentre il consolato del Mare concedeva speciali licenze per le navi corsare poste sotto la diretta protezione del gran maestro, di cui issavano la bandiera. Per questi corsari il consolato fungeva anche da tribunale, contro le cui sentenze non si poteva fare appello a Roma, come invece era consentito nel caso del tribunale che giudicava i corsari autorizzati dall'ordine.

I corsari del gran maestro – chiamiamoli così – in un primo momento ottennero licenze per operare soltanto nelle acque maghrebine cioè a danno esclusivamente dei musulmani. Finché le cose stettero così non ci fu nessun problema; ma a partire dal 1720 le licenze cominciarono a essere estese anche al Levante, dove i corsari attaccavano spesso e volentieri navi greche, con la giustificazione che trasportavano merci di proprietà turca, come infatti non di rado accadeva.

I casi possibili erano molteplici e spesso creavano complicazioni. Perfino i papi dovettero occuparsene: così Benedetto XIII nel 1729 e Clemente XII nel 1738 stabilirono «contro le ingiuste pretese dei Greci» che era lecito far bottino di merci greche su legni turchi da guerra o corsari; non era lecito se le merci erano imbarcate su navi mercantili turche, non molto numerose invero, ma l'appartenenza ai greci doveva essere attestata da autorità consolari.

Quando l'attacco era ingiusto, i greci ricorrevano ai tribunali maltesi, ma nel caso di corsari del gran maestro non avevano la possibilità di appello a Roma e restavano perciò abbandonati all'arbitrio dei maltesi. Un'altra procedura in vigore a Malta ai danni dei greci – proibita dalle leggi ma di fatto riattribuita negli anni Venti del secolo XVIII – era quella di concedere a corsari con basi nell'arcipelago maltese patenti di corsa in nome di altri sovrani europei, il re di Spagna o il granduca di Toscana, attraverso agenti diplomatici che essi avevano nell'isola. Le proteste, anzitutto dei greci, ma anche di altri cristiani del Levante come i maroniti, angariati dall'attività dei corsari maltesi, furono sostenute da altri paesi, fra cui la Francia, che veniva indirettamente danneggiata dai corsari di Malta. Alla fine, nell'agosto 1732, in ossequio alle ingiunzioni pontificie, il gran maestro proibì che corsari stranieri agissero sotto la bandiera maltese e l'anno dopo abolì anche l'uso della bandiera del gran maestro, distinta da quella dell'ordine.

Sotto la bandiera di Malta, di Spagna, di Toscana o di Monaco operarono in effetti corsari originari di città diverse, del Mediterraneo o perfino di altri mari. Ancor più varia fu la provenienza dei capitali, in gran parte genovesi e livornesi, che finanziavano l'attività dei corsari. Varia soprattutto fu la nazionalità di coloro che prestavano, a vario titolo, la propria opera nella complessa organizzazione del corso: nelle navi con bandiera dell'ordine di Malta gli abitanti dell'arcipelago costituirono sì e no la metà degli equipaggi, mentre gli specialisti erano per lo più greci, maiorchini, provenzali e dalmati. Anche la corsa cristiana, come quella barbaresca, fu una occasione di grande rimescolamento d'uomini.

Concludiamo il discorso sull'attività corsara dei cavalieri, ricordando quanto ha ben dimostrato Michel Fontenay, dopo aver fatto con ogni possibile accuratezza i conti delle spese e dei ricavi da essa derivanti: il bilancio non era affatto positivo, la guerra corsara costava per di più un tributo umano, di vite dei cavalieri e di addetti alle navi. L'esercizio della corsa – considerata come difesa della cristianità dalla minaccia degli infedeli – non procurava dunque risorse finanziarie, anzi ne consumava, ma serviva a giustificare agli occhi del mondo cristiano l'attribuzione all'ordine delle ricchissime rendite (corresponsioni) provenienti dalle 'commende', ciascuna costituita da un insieme di beni immobili, amministrati da un cavaliere 'commendatore' (la riunione di più commende costituiva un priorato).

Guardiamo ora invece a Venezia. Tratto essenziale della sua storia, sin dalle origini, è di basare la propria fortuna sull'attività commerciale mediatrice nelle richieste e nelle offerte di merci fra il Levante mediterraneo e l'Europa, sia i paesi mediterranei, sia quelli transalpini. Per questa sua specifica vocazione la Repubblica veneta auspicava e operava per il mantenimento della pace e di buone relazioni con ogni governo e autorità del mondo musulmano, anzitutto con l'impero ottomano. È ovvio pertanto che la guerra corsara, da qualunque parte esercitata, come e ancor più di ogni altra forma di conflittualità, costituiva per i veneziani un intralcio e un rischio deprecabili. Venezia dovette anche necessariamente combattere contro il Turco e contro i corsari in alcune circostanze e momenti storici, sino alla lunga guerra di Candia (1644-1669), ma lo fece, almeno sino al XVIII secolo, soltanto nella misura strettamente necessaria e mediante scontri immediati, quando sorprendevasi i corsari in flagrante. Specifica preoccupazione veneziana nei riguardi dei 'turchi' (intesi in genere come musulmani) era di non lasciare tracce degli scontri e delle catture effettuate e di non acquisire prigionieri-schiavi, la cui detenzione presso i veneziani poteva divenire oggetto di rimostranze e di richieste di liberazione, difficilmente ricusabili, da parte dell'impero ottomano e di altre autorità musulmane.

I corsari contro i quali Venezia dovette confrontarsi non furono soltanto i 'turchi'. Nello stesso mare Adriatico – che i veneziani chiamavano per antonomasia il Golfo, e consideravano quasi come 'acque territoriali' – fra gli ultimi decenni del Cinquecento e i primi del Seicento dovettero fronteggiare gli uscocchi, una comunità di un migliaio di uomini, insediatasi presso Senj o Segna, non lontana da Fiume, dopo essersi sottratti all'invasione turca nei Balcani. Essi attaccavano tutti coloro, veneziani o eventualmente turchi, che navigassero lungo la costa balcanica dell'alto Adriatico. Venezia, che nel 1592 aveva creato un 'provveditore contra uscocchi' entrò in contrasto con l'impero asburgico che li proteggeva; dopo un triennio di ostilità (1615-1617) l'impero si impegnò a far sgomberare la base dai temibili corsari.

La guerra corsara contrappose anche, in uno o altro periodo, paesi e legni europei fra loro e questo fu anche il caso di Malta e di Venezia. Dal 1580 circa le galere dei cavalieri maltesi, come parimenti quelle dei cavalieri di Santo Stefano e dei viceregni di Napoli e di Sicilia, cominciarono ad attaccare sempre più spesso le navi veneziane, le quali reagirono con decisione e spesso con

successo; questa rivalità era stata indagata per primo da Alberto Tenenti (*Venezia e i Corsari*, Bari, 1961) e poi nell'esauriente volume del maltese Victor Mallia-Milanes (*Venice and Hospitaller Malta 1530-1798. Aspects of a Relationship*, Valletta 1992).

Al di là comunque di ogni differenza di scelte politico-strategiche di fondo e di ogni occasionale contrasto, i cavalieri gerosolimitani avevano necessità di poter contare sulle basi veneziane in Levante, quelle che restavano pur nella costante retrocessione della presenza del Leone di San Marco, per rifornimento e per riparo.

Nella seconda metà del Settecento, quando la guerra corsara sembra declinare irrimediabilmente – mentre in effetti avrà una ripresa dagli ultimi anni del secolo al 1815 – le flotte di Venezia e di Malta conseguono i loro estremi successi in azioni punitive contro gli stati barbareschi: una piccola squadra veneta, agli ordini del capitano Giacomo Nani, si recò a Tripoli nell'agosto 1766; il pascià che non disponeva di informazioni precise sulla squadra nemica, preferì restituire le mercanzie di recente predate ad alcune navi venete, risarcire i danni e punire i raïs corsari responsabili delle violazioni del trattato concluso fra Tripoli e Venezia nell'aprile 1764.

Un ventennio più tardi le ostilità si riaprirono fra Venezia e Tunisi in seguito a un incidente nel quale restò coinvolto un gruppo di abitanti di Sfax; il tentativo di composizione da parte di un inviato veneziano fallì e nel gennaio 1784 il bey Hamuda dichiarò guerra alla repubblica adriatica. Al comando dell'ammiraglio Angelo Emo una squadra veneziana si presentò in settembre di fronte a Tunisi e poi a Susa, colpita a più riprese dai cannoni veneti. Un rinnovato e più energico intervento militare si svolse nella seconda metà dell'anno successivo (1785); la squadra veneta bombardò Susa, Sfax e la Goletta ottenendo l'accettazione tunisina di trattative di pace, più volte in precedenza respinte. Nel corso dell'inverno, ritiratasi la squadra veneta, si svolsero i negoziati arenatisi per l'intransigenza del bey sì che le navi veneziane, tra la primavera e l'autunno 1786, bombardarono di nuovo, ma senza esito, Sfax, Biserta, Susa. L'improvvisa morte a Malta dell'ammiraglio Emo favorì una ripresa dei negoziati con un altro interlocutore; si concordò una tregua e successive trattative condussero alla firma di un trattato di pace (18 maggio 1792).

Con l'apparire sulla scena mediterranea del generale Napoleone Bonaparte, rapidamente assunto al vertice del potere in Francia, la repubblica adriatica e la cittadella sovrana dei cavalieri andarono l'una e l'altra incontro a un destino fatale: con la pace di Campoformio (1797) lo stato veneto cessò di esistere mentre l'anno dopo Napoleone occupò l'arcipelago maltese ponendo fine ad ogni sovranità territoriale dell'Ordine. La sparizione dei due stati che a lungo, pur in forme diverse, più avevano ostacolato l'azione dei maghrebini nonché la turbolenta situazione mediterranea, che distraeva le grandi flotte dalla caccia ai corsari, incoraggiò i governi barbareschi a una intensa ripresa della loro attività corsara, ultima fase di una storia secolare.

### Nota bibliografica

Sul Mediterraneo nell'età moderna, oltre al fondamentale lavoro di Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l' époque de Philippe II*, Paris 1982 (5<sup>e</sup> éd.); trad. ital. Torino (1.a ediz. 1949), si possono vedere: J. Carpentier – F. Lebrun (a cura di), *Histoire de la Méditerranée*, Paris 1998; S. Bono, *Il Mediterraneo da Lepanto a Barcellona*, Perugia 2000; Id., *Europa e Islàm nel Mediterraneo (XVI sec. - 1830)*, in «Capri e l'Islàm. Studi su Capri, il Mediterraneo, l'Oriente», a cura di E. Serrao e G. C. Lacerenza, Capri 2000, pp. 125-150.

Per indicazioni bibliografiche: Id., *La guerra nel Mediterraneo nei secoli XVI-XIX*, in «Guida alla storia militare italiana», Napoli 1997, pp. 87-95. In particolare sulle rivalità marittime e sulla guerra corsara nel Mediterraneo: R. C. Anderson, *Naval Wars in the Levant 1559-1853*, Princeton 1952; S. Anselmi (a cura di), *Corsari e pirati nel Mediterraneo*, n. 43 di «Proposte e Ricerche», XXII, 1999; F. Babudieri, *Gli Usocochi. Loro formazione e loro attività a terra ed in mare*, in *Le genti del Mar Mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, I, Napoli 1981, pp. 445-498; S. Bono, *I corsari barbareschi*, Torino 1964; Id., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano 1993 (nuova ed. 1997; trad. francese Paris 1998). Id., *Lumi e corsari. Europa e Maghreb nel Settecento*, Perugia 2005, in particolare i cap. 3 e 4 «Minacce corsare sulle coste europee e maghrebine» e «Scontri sul mare»; Id., *Mediterraneo, mare di corsari (XVI sec. - 1830)*, in «Turchi e Barbareschi in Adriatico» (atti del convegno di Ortona, 10-11 ottobre 1992), Ortona 1998, pp. 7-22; P. Earle, *Corsairs of Malta and Barbary*, London 1970; E. Eickhoff, *Venezia, Vienna e i Turchi*, Milano 1991 (ediz. orig. 1988); G. Fisher, *Barbary Legend. War, Trade and Piracy in North Africa (1415-1830)*, Oxford, 1957; J. Heers, *I Barbareschi. Corsari del Mediterraneo*, Roma 2003, pp. 358; L. Lo Basso, *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, presentazione di Alberto Tenenti, Genova 2002; G. Lopez Nadal (a cura di), *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVIII)*, Palma de Mallorca 1990; M. Mafri, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli 1995; A. Sanchez Fernandez (a cura di), *Actas del II Congreso Internacinal de Estudios Historicos: el Mediterràneo, un mar de piratas y corsarios* (Santa Pola, 23-27 de octubre de 2000), Santa Pola, 2002, pp. 331; A. Savaglio (a cura di), *Guerra di corsa e pirateria nel Mediterraneo*, atti del convegno (Crotone-Cariati 30 novembre - 3 dicembre 1995), Cosenza 1999.

La massima competenza sul tema dei rapporti fra Venezia e Malta è riconosciuta a Victor Mallia Milanes, peraltro uno fra i più autorevoli storici di Malta nell'età moderna, autore della monografia *Venice and Hospitaller Malta, 1530-1798: Aspects of a Relationship*, Valletta 1992. Dei suoi contributi precedenti citiamo, per comodità del lettore: *The Buona Unione: An Episode in Veneto-Maltese Relations in the Late Eighteenth Century*, in «Journal of the Faculty of Arts», IV, 1971, pp. 309-326; *Some Aspects of Veneto Maltese Trade Relations in the Eighteenth Century*, in «Studi Veneziani», XVI, 1974, pp. 503-553; *Malta and Venice in the Eighteenth Century: a Study in Consular Rela-*



tions, in «Studi Veneziani», XVII-XVIII, 1975-1976, pp. 265-320; *Il consolato maltese a Zante e i rapporti tra Venezia e l'Ordine di San Giovanni*, in *Il Mediterraneo centro-orientale tra vecchie e nuove egemonie: trasformazioni economiche, sociali e istituzionali nelle Isole Ionie dal declino della Serenissima all'avvento delle potenze atlantiche sec. 17°-18°*, a cura di Massimo Costantini, Roma, 1998; *Descrittione di Malta, Anno 1716: A Venetian Account*, Valletta 1988; *The Order of St. John, 1793-1797: impending collapse of aglorious heritage. The despatches of Antonio Miari, Venetian minister in Malta*, in «Hyphen», III, fasc. 3, pp.89-115.

Al rapporto con Malta si fanno molti riferimenti nel saggio ben noto di A. Tenenti, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Bari 1961 (trad. inglese *Piracy and the Decline of Venice 1580-1615*, Oxford 1967).

Sull'attività marittima dei Cavalieri di Malta e dei corsari privati, di stanza a Malta, con bandiera maltese o altra, citiamo soltanto qualche opera e contributo, per lo più dell'ultimo decennio, dove si troveranno indicazioni sulla abbondante bibliografia precedente: S. Bono, *Naval Exploits and Privateering*, in *Hospitaller Malta 1530-1798. Studies on Early Modern Malta and the Order of St. John on Jerusalem*, a cura di V. Mallia Milanes, Valletta 1993; al curatore è dovuto un bel saggio di apertura, *Introduction to Hospitaller Malta*; S. Bono, *Schiavi musulmani a Malta nei secoli XVII-XVIII. Connessioni fra Maghreb e Italia*, in «Karissime Gotifride. Historical Essays presented to Godfrey Wettinger on his Seventieth Birthday», a cura di P. Xuereb, Malta 1999, pp. 89-96; P. Cassar, *The Maltese Corsairs and the Order of St. John of Jerusalem*, in «The Catholic Historical Review», XLVI, 1996, n. 2, pp. 137-156; R. Cavaliero, *The decline of the Maltese Corso in the XVIIIth Century*, in «Melita Historica», II, 1959, pp. 224-238; B. Dal Pozzo, *Historia della Sacra Religione militare di S. Giovanni Gerosolimitano*, vol. I, Verona 1703 (1571-1636), vol. II, Venezia 1715 (1636-1688) (indichiamo solo questa fonte poiché se ne fa riferimento nel testo); R. von Dauber – A. Spada, *La Marina del Sovrano Militare Ordine di Malta*, Brescia 1992; M. Fontenay, *La place de la course dans l'économie portuaire au XVIIe siècle: l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, in «Annales E.S.C.», 1988, pp.1321-1347; Id., *Corsaires de la foi ou rentiers du sol? Les chevaliers de Malte dans le corso méditerranéen au XVIIe siècle*, in «Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine», XXXV, 1988, pp. 361-384; Id., *Les missions des galères de Malte, 1530-1798*, in «Guerre et commerce en Méditerranée», a cura di M. Vergé Franceschi, Paris, 1991; Id., *Il mercato maltese degli schiavi al tempo dei Cavalieri di San Giovanni (1530-1798)*, in «Quaderni Storici», XXXVI, 2001, pp. 391-414; Id., *Pour une géographie de l'esclavage méditerranéen aux temps modernes*, in «Cahiers de la Méditerranée», nr. 65, dicembre 2002, pp. 17-52; J. Godechot, *La course maltaise le long des côtes barbaresques à la fin du XVIIIe siècle*, in «Revue africaine», XCVI, 1952, pp. 105-113; U. Mori Ubaldini, *La marina del Sovrano militare ordine di San Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta*, Roma 1971; N. Vatin, *L'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l'Empire ottoman et la Méditerranée orientale entre les deux sièges de Rhodes 1480-1522*, Paris-Louvain 1994 - per la sezione II.3, *L'Ordre de Saint-Jean et le conflit vénéto-ottoman (1499-1503)*; J. M.,

Wismayer, *The Fleet of the Order of St. John, 1530-1798*, Valletta 1999, che ha profusamente utilizzato le fonti archivistiche, mentre fa riferimento a una bibliografia molto ristretta.

Sulla marina veneziana e in particolare sugli scontri fra Venezia e gli stati corsari maghrebini: Aa. Vv., *Storia di Venezia*, vol. *Il mare*, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma 1991; G. Cappovin, *Tripoli e Venezia nel secolo XVIII*, Intra 1942; M. Infelice – A. Stouraiti, *Venezia e la guerra di Morea. Guerra, politica e cultura alla fine del '600*, Milano 2005; F. C. Lane, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVIII*, Torino 1983 (ed.orig. Baltimore 1969); V. Marchesi, *Tunisi e la Repubblica di Venezia nel secolo XVIII*, Venezia 1882; M. Nani Mocenigo, *Storia della Marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Roma 1935 (riediz. 1985); F. Sassi, *La politica navale veneziana dopo Lepanto*, in «Archivio Veneto», 5<sup>a</sup> serie, XXXVIII-XLI, 1946-1947, pp. 99-200; A. Tenenti, *Gli schiavi di Venezia alla fine del Cinquecento*, in «Rivista Storica Italiana», LXXII, 1960, pp. 234-287; U. Tucci, *Mercanti, navi e monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna 1981.