

Mirella Mafrici

IL MEZZOGIORNO D'ITALIA E IL MARE: PROBLEMI DIFENSIVI NEL SETTECENTO

1. Un sovrano asburgico a Napoli

Scrottenbac e Cavaniglia
L'uno dorme e l'altro piglia
Napole mio como stai frisco
Tra no Spagnolo e no Tudisco¹.

Nonostante fosse riferita ad una particolare situazione e non al passaggio da una dominazione ad un'altra, la pasquinata riportata da Michelangelo Schipa nel suo *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone* delinea la continuità, o quanto meno l'adozione di metodi simili, per la protezione dei litorali dai nemici, pirati o corsari, turchi o barbareschi, in età spagnola come in età austriaca. Non diversa, infatti, da quella degli Spagnoli era la politica degli Austriaci in ordine al controllo di quella periferica ma non certo piccola porzione di territorio situata nel bel mezzo del Mediterraneo: come tutto nel lungo vicereame spagnolo era sotto il diretto controllo di Madrid, nel breve vicereame austriaco tutto era sotto il diretto controllo di Vienna (marina, esercito, fortificazioni)². Ma,

Abbreviazioni utilizzate: Amaep, Archives du Ministère des Affaires Étrangères de Paris; Anp, Archives Nationales de Paris; Ags, Archivo general de Simancas; Asf, Archivio di Stato di Firenze; Asn, Archivio di Stato di Napoli; Asp, Archivio di Stato di Parma; Ast, Archivio di Stato di Torino; Asv, Archivio di Stato di Venezia; Bcr, Biblioteca Corsiniana di Roma; Bnn, Biblioteca Nazionale di Napoli; Snsnp, Società Napoletana di Storia Patria.

¹ La pasquinata allude al cardinale Volfango Annibale, conte di Schrattembach e viceré di Napoli dall'agosto 1719 all'aprile 1721, il quale si disinteressò del Regno, affidandolo al segretario di Stato e Guerra Cavaniglia. M. Schipa, *Il Regno di Napoli al tempo di Carlo di Borbone*, I, Albrighi, Serati e C., Milano-Roma-Napoli, 1923, p. 3.

² A. Placanica, *Tra spagnoli e austriaci*, in *Storia del Mezzogiorno. Il Regno di Napoli dagli Angioini ai Borboni*, direttori G. Galasso, R. Romeo, IV, t. 1, Edizioni del Sole, Napoli, 1986, p. 336; M. Mafrici, *Il re delle speranze. Carlo di Borbone da Madrid a Napoli*, Esi, Napoli, 1998, pp. 49 sgg.

dopo ben due secoli di vischiosità che avevano allontanato le due Sicilie dall'Europa, il nuovo governo era o si presentava più vigoroso del precedente: abbandonando le strutture (castelli, torri) edificate nei secoli XVI-XVII e ispirandosi ai nuovi criteri della fortificazione permanente, concentrò la difesa in punti di particolare strategicità, le piazzeforti, con una salvaguardia oculata delle vie terrestri e una cura costante per gli armamenti navali³. Infatti, gli Asburgo confidarono nella marina da guerra per la protezione del Mezzogiorno che, «da tempo muto ne' suoi cantieri, e inerte spettatore delle correrie rapaci de' barbareschi, tornò con Carlo VI all'opera assegnatagli dalla natura, e conseguì qualche trionfo contro i pirati», come ricorda lo Schipa⁴.

Impegnata in vari conflitti – la guerra di successione spagnola, la guerra di Sicilia –, l'Austria portò avanti una politica di sostanziale aggressività per la sicurezza dei mari e dei traffici. Pur non scoraggiando la “corsa”, effettuata da imbarcazioni regnicole con base principale Reggio per la sua posizione di fronte alla Sicilia, ed altre basi lungo il litorale tirrenico (Scilla, Bagnara, Palmi) e ionico (Melito, Bruzzano) della Calabria, cercò di fronteggiare l'emergenza turco-barbaresca con la costruzione, o meglio la ricostruzione, di una flotta e potenziò la navigazione in convogli, con non poche ripercussioni di ordine economico: infatti, sul prezzo del carico incidevano la scorta armata e l'attesa per la formazione del convoglio stesso⁵.

Nel Mezzogiorno d'Italia, «ove era più acqua che terra» come Bernardo Tanucci dirà nel 1756, costretto ad una subalternità politica, militare ed economica da parte della Spagna prima e dell'Austria poi, la lotta al Turco si rivelava di non facile soluzione nel Mediterraneo, che andava riassumendo quella funzione di via naturale di contatti, di scambi, di traffici persa nel secolo XVI, nel contesto dei nuovi

³ Snspp, ms XXI A 8, *Memoria per la Marina*, f. 22; T. Colletta, *Piazzeforti di Napoli e di Sicilia. Le “carte Montemar” e il sistema difensivo meridionale al principio del Settecento*, Esi, Napoli, 1981, p. 11; G. Schiemdt, *Città e fortificazioni nei rilievi aerofotografici*, in *Storia d'Italia. I documenti*, V, t. 1, Einaudi, Torino, 1973, pp. 235 sgg.; H. Benedikt, *Das Königreich Neapel under Kaiser Karl VI*, Manz Verlag, Wien-Leipzig, 1927, pp. 335 sgg.; A. Di Vittorio, *Gli austriaci e il Regno di Napoli. 1707-1734. Le finanze pubbliche*, I, Giannini, Napoli, 1969, pp. 284-285.

⁴ M. Schipa, *Il Regno di Napoli* cit., p. 23.

⁵ Bnn, *Avvisi*, 1° luglio 1708, 28 maggio 1709, 29 gennaio, 11 e 18 febbraio 1710; A. Di Vittorio, *Gli austriaci* cit., I, pp. 422-424; M. Mafri, *Mezzogiorno* cit., pp. 318-319.

equilibri che avevano portato l'Inghilterra ad insediarsi nei punti chiave di Gibilterra e di Minorca, e l'Austria ad occupare i regni di Napoli e di Sicilia⁶. Vienna confidava nella marina da guerra, tanto che dal 1708, anno in cui il viceré Vincenzo Grimani destinò due vascelli a difesa delle coste dagli scorridori, crescente fu l'impegno dei viceré asburgici nelle costruzioni navali, ma con esiti inferiori alle aspettative⁷.

Nel 1717 il programma era già avviato e il residente veneto a Napoli, Carlo Alberti, ricordava al Senato come da una dotazione di quattro galere e due navi da trasporto si fosse passati ad una dotazione di quattro galere e due navi da guerra, mentre un'altra, la *San Carlo*, era in fase di completamento e si prevedeva di avviare la costruzione di una fregata. E proprio dalle indiscrezioni del marchese Vega, aspirante al comando della squadra navale, l'Alberti apprendeva l'intenzione del governo napoletano di accrescere l'organico giungendo ad un totale di quattro fregate e di dodici unità da guerra, e di inoltrare una formale richiesta a Carlo VI per l'aumento dello stanziamento annuo, stabilito in 220.000 ducati nel 1715, ovvero al momento dell'emanazione da parte dell'imperatore del *Regolamento della marina*⁸. Secondo tale Regolamento, che stabiliva l'organico della squadra regnicola – quattro navi da guerra e quattro galere –, era la Regia Giunta dell'Arsenale a dover gestire lo stanziamento annuo, ricavato dalle imposizioni fiscali sul sale e sull'olio. E ancora una volta era la popolazione a dover sopportare un onere fiscale eccessivo, e talora insufficiente, per la creazione di una flotta da guerra in grado di allentare la soggezione derivante dalla protezione navale anglo-olandese. Nel 1716 Vienna sollecitò energicamente la Regia Camera della Sommatoria, attraverso il viceré Wilrich Philipp Laurenz, marchese di Rivoli e conte di Daun, al contenimento

⁶ B. Tanucci, *Epistolario*, a cura di L. Del Bianco, IV, Edizioni di storia e letteratura, Roma, 1983, p. 18: lettera dell'8 maggio 1756 al conte di Cantillana; F. Valsecchi, *L'Italia nel Settecento*, Mondadori, Milano, 1971, pp. 21 sgg.; G. Quazza, *Il problema italiano alla vigilia delle riforme (1720-1738)*, «Annuario dell'Istituto storico italiano per l'età moderna e contemporanea», V (1953), pp. 102 sgg.; F. Barra, *Il Mezzogiorno e le potenze europee nell'età moderna*, I, Sellino, Milano, 1993, p. 52.

⁷ Bnn, *Avvisi*, 1° luglio 1708; M. Schipa, *Il Regno* cit., p. 23; A. Di Vittorio, *Gli austriaci e il Regno di Napoli. 1707-1734. Ideologia e politica di sviluppo*, II, Giannini, Napoli, 1973, p. 422.

⁸ Asv, *Ambasciatori*, Napoli, v. 118, Napoli 21 settembre 1717; Snsp, ms XXI A 8, *Memoria* cit., f. 21; A. Di Vittorio, *Gli austriaci* cit., I, pp. 283 sgg.

della spesa, che aveva superato di circa 50.000 ducati il fondo assegnato, aumentato a 240.000 ducati⁹.

La creazione di una flotta da guerra rientrava nella politica egemonica di Carlo VI: lo conferma l'intenzione – manifestata nel 1722 in un dispaccio a lui inviato – di Anselmo von Fleischmann, esperto in questioni commerciali e consigliere cesareo di guerra, di costituire a Napoli una Giunta di Marina e Commercio, subordinata ad una Giunta Suprema a Vienna. Avocando a sé tariffe, dogane e arrendamenti, e in particolare la navigazione e i porti franchi, la Giunta avrebbe avuto il compito di accrescere la protezione delle coste, migliorare la marina e incrementare gli scambi tra il Mezzogiorno d'Italia e i territori austriaci. Ma l'iniziativa non superò la fase progettuale, nonostante l'appoggio del viceré Althann, che aveva proposto all'imperatore di affidare la presidenza della costituenda Giunta – che avrebbe comportato un onere annuo di 15.000 ducati – proprio al Fleischmann nella sua qualità di esperto di traffici tra il Regno, la Sicilia e le province austriache¹⁰.

Nel 1725 soltanto quattro galere e quattro navi da guerra costituivano la squadra navale regnicola, protetta da un contingente di 20.000 uomini. Si era ben lontani, dunque, dai progetti ai quali aveva fatto riferimento il marchese Vega, ma si era lontani anche dai progetti dell'Asburgo di creare nelle due Sicilie un porto che costituisse un buon rifugio per le navi da guerra, apportando nello stesso tempo modifiche al porto di Brindisi per la sua strategicità di fronte a Valona, covo di pirati e base di partenza per le loro scorrerie nel Mediterraneo. Non era una grande flotta quella austriaca e, nel 1734, nonostante l'intensificarsi dei lavori, la situazione era sostanzialmente rimasta identica: nel 1731 la *S. Leopoldo* prendeva il posto della *S. Carlo*, tutte e due adibite al vettovagliamento delle truppe che dal litorale austriaco lungo l'Adriatico raggiungevano Napoli e la Sicilia; nello stesso anno cessava il servizio la *S. Barbara*, sostituita dalla *S. Elisabetta* – il costo era di 25.000 ducati – e nel 1731-33 si iniziava la costruzione della *S. Elisabetta* e del *S. Luigi*, entrambi vascelli da guerra. Era il massimo sforzo che aveva potuto realizzare il governo

⁹ L'assegnazione veniva fatta sulle imposizioni fiscali di grana 8 a tomolo di sale e di carlini 10 a soma d'olio. Snspr, ms XXI A 8, *Memoria* cit., ff. 21-22; Asn, Sommaria, Carte reali, n. 24, ff. 197-198, Luxemburg 13 giugno 1716; A. Di Vittorio, *Gli austriaci* cit., I, pp. 284 sgg.

¹⁰ A. Di Vittorio, *Gli austriaci* cit., I, pp. 286-288.

austriaco negli anni della sua dominazione per limitare gli attacchi turco-barbareschi ai convogli commerciali in navigazione lungo il Tirreno e lo Ionio¹¹.

2. Un nuovo re per un nuovo Mezzogiorno

Una delle preoccupazioni di Carlo di Borbone, divenuto re di Napoli nel 1734, fu «l'aumentare le forze marittime in difesa del Regno e per la sicurezza del commercio»: lo ricorda nel 1790 D'Onofri nell'*Elogio estemporaneo per la gloriosa memoria di Carlo III*, a riprova dell'attenzione del sovrano per i problemi legati alla pirateria. Infatti, i litorali meridionali erano talmente poco difesi che

i pirati e i turchi eransi fatti cotanto arditi che avvicinavansi a' nostri lidi, e faceano delle sorprese a paesi e città; ed appena uscivano i bastimenti carichi di mercanzie che erano subito predati, e spessissimo conducevano ancora schiavi ne' loro barbari paesi quantità di cristiani¹².

La salvaguardia dei litorali meridionali fu sicuramente tra i provvedimenti più urgenti del governo borbonico, come si desume dalle *Advertencias* inviate dalla corte madrilenas, e segnatamente da José Patiño, arbitro della politica estera, a Giovanni Brancaccio, soprintendente delle rendite reali:

en primer lugar la Casa Real, en segundo las Tropas; en tercero las fuerzas maritimas, que se considera no podran establecerse tan promptamente; y que se deveran ir disponiendo segun lo que facilitaxe el residuo de medios; teniendo presente que muchas cosas utiles para la defensa, y mayor respecto del Soberano se deveran diferir al tiempo, deviendo oy mirarse como principal objecto todo lo que conduce a la defensa de aquellos Reynos en su actual situacion de la guerra¹³.

¹¹ Asf, Mediceo del Principato, fil. 4139, f. 142, 3 luglio 1731 e f. 148, 10 luglio 1731; Sns, ms XXI A 8, *Memoria cit.*, f. 22; H. Benedikt, *Das Königreich cit.*, pp. 335, 532; A. Di Vittorio, *Gli austriaci cit.*, I, pp. 284-285.

¹² E. D'Onofri, *Elogio estemporaneo per la gloriosa memoria di Carlo III monarca delle Spagne e delle Indie*, Napoli, 1790, pp. 138, 201.

¹³ Asn, Esteri, v. 3484, *Advertencias que ha mandado Su Magestad*, S. Ildefonso 20 settembre 1734; Ags, Estado, Napoles, leg. 5847, f. 8; R. Romano, *Napoli dal vice-regno al regno*, Einaudi, Torino, 1975, pp. 329-331.

Carlo non solo ricostituì *ex novo* la flotta, necessaria alla salvaguardia dei suoi domini dagli assalti pirateschi, ma ordinò anche, con la prammatica del 4 giugno, il mantenimento della normativa di Carlo V (11 giugno 1531), con la quale si dava facoltà ai regnicoli di «correre i mari» contro gli infedeli. Non era, dunque, solo la flotta regia a praticare la corsa, ma anche quanti, per spirito di avventura o desiderio di bottino, volevano attaccare galere, sciabecchi nemici, e impadronirsi di quel che avrebbero potuto reperire a bordo, fossero beni o uomini¹⁴. Sono le gazzette napoletane a fornire utili informazioni al riguardo: nell'ottobre 1739 e nel novembre 1741 erano ritornate nel porto della capitale le due galere che «guardavano il mare di Sicilia» e le quattro galeotte che avevano protetto i litorali dell'isola dai legni pirateschi. E precedentemente, nell'aprile e nel maggio 1738, «in traccia de' legni barbareschi» partivano dalla darsena napoletana la galera «padrona» e altre due galere, con una scorta di viveri per quaranta giorni; nel dicembre dello stesso anno, invece, tornavano dalla Sicilia

due galeotte di nostra bandiera che vi hanno fatto il corso contro legni barbareschi e hanno condotti molti schiavi fatti in una delle marine di Trapani, e dopo d'essere state dette galeotte disarmate si sono fatti passare gli schiavi a svernare nel porto di Baja per tenere sgombrata la Regia Darsena¹⁵.

Di certo, «andare in corso» era una necessità impellente per il nuovo governo, alla luce della considerazione dei notevoli danni inflitti ai traffici, ai commerci dalle imbarcazioni barbaresche ai vascelli che, carichi di olio, di grano, di altre derrate, raggiungevano dai caricatoi del Regno la capitale. Tanto per fare un esempio, nel novembre 1740 una tartana sorrentina, carica di grano, imbarcato a Monopoli nella Terra di Bari per conto del banchiere Carlo Maresca, era stata predata dai Turchi a cinque miglia da Livorno. E l'anno precedente, lungo la costa amalfitana, era stata predata

¹⁴ B. Maresca, *La marina napoletana nel secolo XVIII*, Napoli, 1902 (rist. Forni, Bologna, 1991, p. 23); T. Filesi, *Un secolo di rapporti tra Napoli e Tripoli. 1724-1835*, Giannini, Napoli, 1983, p. 18; M. Mafrici, *Il re delle speranze. Carlo di Borbone da Madrid a Napoli*, Esi, Napoli, 1998, p. 184.

¹⁵ Nel maggio 1740 due galere si dirigevano verso ponente per il «corso». Asf, Mediceo del Principato, fil. 4141, f. 404v, Napoli 13 ottobre 1739; f. 882, Napoli 28 novembre 1741; f. 66v, Napoli 29 aprile 1738; f. 78, Napoli 13 maggio 1738; f. 210, Napoli 2 dicembre 1738.

una di quelle barche da' Turchi, col carico d'alici salate, et altro, che conducevano in questo Porto, e doppo che li barbari avessero fatta schiava la gente, lasciarono essa barca con tutto il suo carico, con una sola persona ferita¹⁶.

La monarchia borbonica si orientò verso la realizzazione di una flotta leggera e veloce – affidata al luogotenente generale della flotta spagnola, Michele Reggio –, piuttosto che verso la creazione di una squadra da guerra in competizione con quelle in navigazione nel Mediterraneo. L'invio di due galere a Civitavecchia consentì il ritiro dei due scafi acquistati dal cardinale Troiano Acquaviva per incarico del governo, da armare e da completare nell'arsenale napoletano, dove si costruiva la capitana, la *S. Filippo* e *S. Elisabetta*, pronta per l'armamento il 27 settembre 1735. Ma non è senza significato la certezza che le galere sarebbero state «pronte ed armate per la prossima ventura campagna»¹⁷. Nel 1736 il Regno disponeva di quattro galere e si procedeva non solo all'emanazione del bando per il reperimento degli equipaggi¹⁸, ma soprattutto alla costruzione di altre quattro unità.

Secondo il real ordine si è dato di già principio nel Regio Arsenale alla costruzione di due Galeotte, che devono essere terminate nel primo mese di Marzo, ad ogetto di scorrere contro li legni Barbareschi e dell'altre due [...] ordinate da Sua Maestà per il suddetto effetto, se ne principierà il lavoro in questa Estate¹⁹.

Nel febbraio dello stesso anno un ordine della Regia Corte prevedeva la costruzione di ben quattro unità da guerra, due delle quali

¹⁶ Asf, Mediceo del Principato, fil. 4141, ff. 677v-678, Napoli 15 novembre 1740; ff. 331-331v, Napoli 30 giugno 1739.

¹⁷ Il cardinale Acquaviva aveva avuto l'incarico di comprare gli scafi in Civitavecchia. Bcr, Corsini 2492 bis, 87, 23 luglio 1735; 85, 14 giugno 1735 e 88, 26 luglio 1735; Asp, Carteggio farnesiano e borbonico estero, b. 272, Salas a Dorotea di Neuburg, Napoli 26 luglio e 30 agosto 1735, ove comunicava il primo chiodo di Carlo alla capitana e il varo di una galera; Ags, Estado, Napoles, leg. 7731, 10 e 17 agosto 1735.

¹⁸ Nel febbraio 1736 tre battaglioni, ciascuno di 780 soldati, costituivano la leva del reggimento di mare per servizio delle navi da guerra, delle quattro galere e delle quattro galeotte. Asf, Mediceo del Principato, fil. 4140, f. 377v, Napoli 28 febbraio 1736.

¹⁹ «Stando già per perfezionarsi le quattro Galere di questa Squadra da S. Maestà si è ordinata la costruzione d'altre quattro galeotte, due delle quali devono esser pronte per lo prossimo mese di Marzo, affine di scorrere contro de' Corsari Barbareschi, nel caso indissero d'infestare la navigazione». Asf, Mediceo del Principato, fil. 4140, f. 326v, Napoli 5 gennaio 1736, e f. 339v, Napoli 17 gennaio 1736.

da realizzare subito; ma solo nel mese di luglio il conte di Charny pose il primo chiodo all'unica delle quattro, la *S. Filippo la Reale*, iniziata nell'arsenale napoletano, dove nel marzo 1737 si procedeva al varo di due galeotte che, fabbricate tre anni prima, erano state trasformate in mezze galere,

per l'armamento delle quali si sono mandati a prendere 200 marinai dell'isola di Lipari [...] e ambe mezze galere restano destinate a far il corso contro i Turchi nel mar Adriatico ove ancora devono invigilare sopra li contrabandi ed a tali effetti si devono ancora armare altre due galeotte che restano destinate per li mari delle Calabrie²⁰.

Ad un osservatore obbiettivo e attento come l'agente toscano Bartolomeo Intieri non sfuggiva quanto avveniva a Napoli in quegli anni. Egli notava tra l'altro, nel febbraio 1736, l'indoratura della galera capitana varata in giugno e il completamento di una quarta galera:

intanto ancora in esso Regio Arsenale si sta perfezionando il lavoro della quarta Galera della nuova squadra, ed alla poppa della nuova Capitana lanciata in mare, mesi sono, si è fatto un bellissimo intaglio, che rappresenta Partenope, che da le chiavi al Re Nostro Signore, col Sebeto, e Ninfe, che deve esser del tutto dorata, che terminato ne sarà il lavoro, sorpasserà quello della Capitana di Spagna²¹.

Si trattava di galere impiegate nella corsa: nel giugno 1736 erano rientrate nel porto napoletano non solo due galere di Spagna utilizzate per "il corso" fino a Policastro sul Tirreno, «con voce di uscire di nuovo in corso come fanno tre di detta squadra con due nostre», ma anche tre galere di Spagna adoperate con due regnicole per la protezione «dei mari dello Stato Papalino». Nel settembre 1737 due galere – la *S. Concezione* e la *S. Antonio* – scorrevano «il mar di Levante per garantire li bastimenti che devono provenire da Messina, dalla Calabria et altrove nella città di Salerno, dove si svolgeva un'importante fiera annuale»; e addirittura, l'anno successivo, per proteggere il naviglio diretto a quella fiera, due galere e una squadra di cinque galeotte guardavano il golfo di Salerno, da Punta

²⁰ Asf, Mediceo del Principato, fil. 4140, f. 363v, Napoli 17 febbraio 1736; f. 715, Napoli 5 marzo 1737; Asn, Sommatoria, Consulte, v. 178, f. 133, v. 179, f. 38 e v. 182, f. 71; M. Mafrici, *Il re delle speranze* cit., p. 197.

²¹ Asf, Mediceo del Principato, fil. 4140, ff. 357-357v, Napoli 7 febbraio 1736; f. 370v, Napoli 21 febbraio 1736.

Licosa a Vietri²². Nella primavera 1738 navigava in direzione di Gaeta un primo vascello, il *S. Filippo la Reale*; la fregata da 50 cannoni, la *S. Carlo la Partenope*, invece, iniziata nel settembre 1738 nel cantiere della capitale secondo il disegno del «costruttore maggiore», il capitano di fregata Sebastiano Tixi, veniva completata l'anno successivo, ma non poteva prendere il mare per il blocco dell'artiglieria nel porto di Cadice, il che era una delle tante conseguenze della tensione esistente in quel tempo tra Spagna e Inghilterra²³.

Alla fine del 1739, secondo l'ambasciatore veneto Mocenigo, la flotta napoletana contava il vascello di 80 pezzi di cannoni – *S. Filippo la Reale* – e la fregata *S. Carlo la Partenope*, ai quali erano da aggiungere

quattro galee e sei mezze gallerie più grosse delle nostre galleotte. Volevasi insino da un anno introdurre in vari luoghi di mare la fabbrica di bastimenti grossi mercantili atti a servir anco in guerra. Ma fu detto che i particolari non avrebbero intrapresa l'opera, se prima la Corte non avesse con vari trattati assicurato il commercio, sull'esempio dell'antecedente governo; e che qualunque volta avesse ciò dovuto farsi a regie spese era piuttosto espediente e di manifesto risparmio il comperare navi già fatte ed allestite dalle potenze marittime, oltre di quelle molte che si poteano sperare in ogni incontro dalla Spagna²⁴.

Il Mocenigo insisteva sul desiderio del sovrano per un potenziamento della flotta mercantile e il conseguente allestimento di cantieri per questo tipo di navi, ma la proposta non fu presa in considerazione dal governo borbonico, che ritenne più conveniente l'acquisto di naviglio già pronto. Il che non escludeva l'attività dell'arsenale napoletano al punto che, per facilitare i rifornimenti di legname, fin dal 1735 il re Carlo aveva vietato nel Regno il taglio di boschi, anche di quelli privati: ne sono una riprova evidente le richieste dei vari partitari, tendenti ad ottenere dalla Regia Camera della Sommaria

²² Nel giugno 1736 era uscita per la prima volta dalla darsena napoletana la galera capitana. Asf, Mediceo del Principato, fil. 4140, f. 463, Napoli 6 giugno 1736; f. 466, Napoli 12 giugno 1736; f. 467v, Napoli 12 giugno 1736; f. 882v, Napoli 3 settembre 1737; ff. 173v-174, Napoli 30 settembre 1738.

²³ Asf, Mediceo del Principato, fil. 4141, f. 169v, Napoli 23 settembre 1738 e f. 443, Napoli 8 dicembre 1739.

²⁴ Snsnp, ms. XXII A 3/88, *Relazione dell'ambasciatore Alvise IV Mocenigo [...] Secreta li 17 dicembre 1739*; M. Mafrici, *Il re delle speranze* cit., p. 198.

autorizzazioni al taglio e al trasporto del legname dalle province meridionali, per lo più dalla Calabria, e segnatamente dalla montagna silana, verso Napoli²⁵.

Non si discostano da quelli dell'ambasciatore Mocenigo i dati del conte Ludovico Solaro di Monasterolo, ambasciatore sardo a Napoli: per lui, nel 1742, le due Sicilie potevano contare su una forza marittima esigua, ovvero un battaglione detto della marina, il vascello *S. Filippo la Reale*, la fregata *S. Carlo la Partenope*, quattro galere e quattro galeotte²⁶. Era il massimo sforzo, ampiamente documentato nei bilanci del tempo: la spesa per la marina che nel 1735 era di ducati 131.664,69, raggiungeva ducati 266.600,91 nel 1736, cioè si era raddoppiata in un anno per poi oscillare intorno ai 200.000 ducati circa annui. Stando alle cifre, quindi, si può parlare di impegno del governo borbonico per realizzare una squadra che non costava all'erario quanto quella austriaca, e di obiettivi realizzati in termini di naviglio costruito e armato con un minore impiego di capitali. Dai suddetti dati, paragonati a quelli del periodo austriaco riportati dal Di Vittorio, si rileva che, in quattro anni circa, Carlo aveva avviato quelle iniziative nel settore navale che gli austriaci ottennero nel periodo 1707-1720, sia pure con una spesa inferiore²⁷.

Connessi alla ristrutturazione della flotta, «fralle cose che meritatar puonno maggior osservazione» il Monasterolo annoverava i lavori di ristrutturazione del porto, che divenne «uno de' più cospicui, tanto per la sua vastità quanto per la sua sicurezza», con una darsena capace di contenere fino a dodici galere: dall'edificazione del molo nuovo e del connesso banchinamento all'ampliamento –

²⁵ Nel settembre 1735 il legname ricavato dal taglio di boschi serviva per costruire un vascello da guerra e una galera; e il 27 novembre il re piantava il primo chiodo nella galera sensilia. Asp, Carteggio farnesiano e borbonico estero, b. 272, Salas a Dorotea di Neuburg, Napoli 27 settembre, 1° e 29 novembre 1735; Asn, Sommaria, Consulte, v. 173, ff. 30, 56v, 173; v. 174, ff. 196v, 215; v. 175, ff. 56, 74; v. 176, ff. 1, 22, 38, 101, 130; v. 177, f. 109v; I. Zilli, *Carlo di Borbone e la rinascita del Regno di Napoli. Le finanze pubbliche 1734-1742*, Esi, Napoli, 1990, p. 202.

²⁶ Per Logerot la squadra era costituita da due vascelli da 60 e 70 cannoni, due fregate da 30, quattro galere, quattro galeotte, sei sciabecchi da 30. Ast, Materie politiche, Negoziationsi due Sicilie, Napoli, mz. I/3, *Relazione del conte Solaro di Monasterolo a Sua Maestà dopo il primo ritorno dalla sua ambasciata straordinaria presso la Corte di Napoli, 1742*; Snsp, ms XXVI C 6, R. Logerot, *Memorie storiche del regno delle due Sicilie. 1734-1815*, II, ff. 3 sgg.

²⁷ Asn, Sommaria Dispacci, 1/29 e 1/30, *Bilanci generali del Regno*; A. Di Vittorio, *Gli austriaci cit.*, p. 286; I. Zilli, *Carlo di Borbone cit.*, p. 208.

con l'utilizzazione di condannati e di schiavi delle galere – del bacino portuale,

con levare la marinella dalla parte della Regia Dogana del sale [...] e per la lunghezza sarà levata la marinella del Mantracchio fino alla chiesa di Porto Salvo; [...] e fra tanto si deve cavare con due bastimenti, con strumenti, l'arena per fare più profondo esso porto, ad oggetto che vi possano ancorare navi da guerra d'alto bordo, galere ed altri bastimenti mercantili con sicurezza²⁸.

Alle opere realizzate dopo il 1739, e nell'arco di circa sette anni, compresa la strada nuova che univa «Porta Carboni» a «Porta del Carmine al Molo», seguirono i grandiosi lavori di ristrutturazione dell'arsenale, denominato «fabbrica delle navi»: effettuati tra il 1750 e il 1752, con un esborso di ducati 13.071 – di cui 2.298 soltanto per la manodopera –, essi favorirono la costruzione – su modello della fregata spagnola *Conception*, acquistata presso l'arsenale di Cartagena nel 1743 e rimasta in servizio fino al 1749 –, di due fregate, la SS. *Concezione* e la S. *Amalia*, sotto la direzione di Mattia de Miranda – varate rispettivamente nel 1751 e nel 1755 –, e di sciabecchi. Erano unità agili, veloci e ben manovrabili questi ultimi: dotati di una ventina di piccoli cannoni e già utilizzati dai Turchi e dai Barbareschi fin dagli inizi del secolo XVIII per le loro scorrerie nel Mare Interno, divennero a partire dal 1749 il fiore all'occhiello della marina napoletana nell'estenuante lotta agli avventurieri del mare²⁹.

3. Dalla Reggenza del Tanucci al regno di Ferdinando IV

Sei sciabecchi, tre fregate – compresa la S. *Carlo la Partenope* –, un vascello (S. *Filippo la Reale*), quattro galere, quattro galeotte, costituivano l'«Armata di mare» napoletana nel 1759, cioè al momento della partenza del re Carlo di Borbone per la Spagna e del-

²⁸ La prima fase fu realizzata nei mesi successivi: a condannati e schiavi delle galere erano corrisposti rispettivamente grana 2 e grana 3. Ast, Materie politiche, Negoziazioni due Sicilie, Napoli, mz. I/3, *Relazione* cit.; M. Schipa, *Il Regno* cit., p. 338.

²⁹ Asn, Segreteria di Marina, Espedienti, v. 35, ff. 248 sgg.; v. 93, ff. 44, 62-64, e 58-59, *Conto del Tesoriere di Marina J. Sanchez*, 29 marzo 1752; B. Maresca, *La marina napoletana* cit., p. 13; A. Formicola, C. Romano, *Il periodo borbonico (1734-1860)*, in A. Fratta (a cura di), *La fabbrica delle navi. Storia della cantieristica nel Mezzogiorno d'Italia*, Electa, Napoli, 1990, pp. 66 sgg.

l'insediamento del Consiglio di Reggenza. Ma l'intensa politica navale portata avanti dal sovrano nel suo lungo regno subì una netta inversione di rotta nel ventennio successivo, che non registrò alcun incremento della squadra, ove si consideri la sostituzione di qualche legno usurato dal tempo. Nell'arsenale napoletano si costruì nel 1765 la fregata *S. Ferdinando*, che sostituì la *S. Carlo la Partenope* ormai mal ridotta, e successivamente il vascello *S. Giuseppe l'Ercole*, che rimpiazzò il *S. Filippo la Reale*³⁰.

Nonostante la stipula di vari trattati di navigazione e commercio – con l'impero ottomano nel 1740, con la Reggenza di Algeri nel 1741 – per limitare le scorrerie piratesche³¹, non si realizzò l'aspirazione di Bernardo Tanucci – in quel tempo a capo del Consiglio di Reggenza – che i legni delle Sicilie potessero navigare «nel Mediterraneo colla sicurezza colla quale vi navigano Inglesi, Olandesi, e Svizzeri, e Danesi, e Toscani». In quegli anni, infatti, non c'era alcun margine per un'intesa tra Francia, Spagna e il Regno volta alla formazione, nei mari meridionali, di una squadra permanente che ponesse un freno alle incursioni degli infedeli, e tanto meno la possibilità di avviare trattative durature. E Salvatore Pignatelli, principe di Strongoli, costatava amaramente, nel 1782, come quel secolare problema non fosse stato ancora risolto:

Com'è possibile – egli diceva – che un sovrano potente, ch'è alleato colle più forti potenze dell'Europa, che sta in pace con tutte l'altre, inclusa la Porta Ottomana, sia inquietato da pochi barbareschi? Con questi, o deve far la pace, come tutte l'altre potenze, che hanno lo spirito del commercio, o deve tirare ad avvilirli e distruggerli³².

³⁰ Dal 1749 si iniziò la costruzione di sciabecchi; il primo ad essere varato fu il *S. Gennaro*, a cui seguirono il *S. Antonio* (1750), il *S. Ferdinando* e il *S. Luigi* (1752), il *S. Pasquale* e il *S. Gabriele* (1756). Asn, Sommara, Dipendenze, f. 31, 4; A. Formicola-C. Romano, *Il periodo borbonico* cit., p. 75.

³¹ Asn, Esteri, Costantinopoli, f. 187, II, 53-59v; A. Di Vittorio, *Il commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVIII*, Giannini, Napoli, 1979, pp. 48 sgg.; M. Mafri, *Il Regno di Napoli e la Sublime Porta tra Sei e Settecento*, in G. Platania (a cura di), *L'Europa centro-orientale e il pericolo turco tra Sei e Settecento. Atti del Convegno internazionale (Viterbo, 23-25 novembre 1998)*, Settecittà, Viterbo, 2000, pp. 268 sgg.

³² Uno dei primi provvedimenti di Acton fu la costituzione di un "Consiglio di Marina" per la gestione dell'arma, seguito dalla promulgazione di nuovi regolamenti in sostituzione di quelli spagnoli, l'istituzione e la riorganizzazione di scuole nautiche. B. Tanucci, *Epistolario*, X, 1761-1762, a cura di M.G. Maiorini, Edizioni di storia e letteratura, Roma, 1988, p. 164; R. Mincuzzi (a cura di), *Lettere di Bernardo Tanucci a Carlo III di Borbone. 1759-1776*, Istituto per la storia del Risorgimento italiano, Roma,

La pace tra la Spagna di Carlo III e la Reggenza di Algeri – sancita nel 1785 – si risolse in un danno irreversibile per i napoletani, come lamentava il marchese della Sambuca. Dopo il bombardamento di Algeri ad opera della flotta ispano-napoletana nel 1784, la situazione nel Mediterraneo era stata stravolta dal capovolgimento delle alleanze: nel 1791 la Spagna cedette Orano ad Algeri e si accordò con Tunisi, escludendo il Regno, ormai attratto in un'orbita ostile ai Borbone. Non a caso, non costituivano alcun mistero per le cancellerie europee gli orientamenti antispagnoli ed antifrancesi della regina Maria Carolina e di John Acton. Era stato il fratello, l'imperatore Giuseppe II, in visita a Napoli nel 1769, a consigliare il totale rinnovamento della marina da guerra alla regina, che suggerì al marito Ferdinando IV di affidare all'ufficiale di origini irlandesi, John Acton – in quel tempo al servizio del granduca toscano Pietro Leopoldo –, l'incarico di riorganizzare la marina militare³³.

Nella lotta ai pirati nordafricani, Acton – era divenuto nel 1778 «direttore della Real Segreteria di Marina» – aveva ripreso l'idea, lanciata nel 1770 dal Tanucci, di assicurare la protezione marittima del Regno attraverso la formazione di una flotta franco-ispano-napoletana ben equipaggiata e addestrata, su base napoletana e in funzione antipiratesca. Per la realizzazione del progetto, che prevedeva la costruzione di sette vascelli da 74 cannoni, di quattro fregate da 32 cannoni, di quattro galeotte da 18 banchi e di quattro sciabecchi da 20 cannoni, occorreavano centinaia di migliaia di ducati. Il sovrano fu tanto entusiasta del piano da versare un contributo personale di 500.000 ducati, cui si aggiunsero gli introiti della Cassa Militare – 100.000 ducati annui circa –, delle Certose e degli appalti dei forni per la panificazione – rispettivamente 50.000 e 43.900 ducati –, nonché il gettito derivante dalla «Bolla della Crociata» – 50.000 circa

1969, pp. 111-112; A.V. Migliorini, *I problemi del trattato franco-napoletano di navigazione e di commercio (1740-1766)*, «Rivista storica italiana», XCI (1979), fasc. 1, pp. 192-193; *Ragionamenti economici, politici e militari riguardanti la pubblica felicità dedicati a S. M. la Regina delle due Sicilie dal principe di Strongoli*, Napoli 1782, p. 224.

³³ L'intento di Tanucci era di superare l'incubo di Ferdinando IV in ordine al possibile bombardamento della capitale. Ags, Estado, Naples, leg. 5920, f. 96, 24 agosto 1785; F. Caronni, *Ragguaglio del viaggio in Barberia*, a cura di S. Bono, Edizioni San Paolo, Milano, 1993, p. 29; R. Panetta, *Il tramonto della mezzaluna. Pirati e corsari turchi e barbareschi nel mare Nostrum. XVII, XVIII, XIX secolo*, Mursia, Milano, 1984, p. 205; G. Nuzzo, *John Acton*, in *Dizionario biografico degli italiani*, I, Istituto dell'Enciclopedia italiana, Roma, 1960, pp. 206 sgg.; H. Acton, *I Borboni di Napoli*, Giunti, Milano, 1974, p. 200; F. Barra, *Il Mezzogiorno cit.*, p. 104.

ducati annui –: quest'ultima, concessa da Pio VI nel 1777, elargiva indulgenze ai sudditi in cambio di denaro versato alla Cassa Militare e impiegato per la difesa marittima³⁴. Una politica diversa, in definitiva, da quella portata avanti nei primi anni della maggioranza di Ferdinando IV da Giovanni Vivenzio, medico di corte – a lui era affidata in quel tempo la marina – e convinto assertore che «bastasse al Regno una piccola flottiglia da costa per proteggere il commercio». Infatti, egli aveva appoggiato la spedizione di Stefano Berlingieri, o meglio del suo pinco, «quasi fosse stata un'armata capace di tenere in freno» i barbareschi, poi predato sulle alture di Cotrone: lo notava, nelle *Memorie dei miei tempi*, Luigi de' Medici, nel 1791 reggente della Vicaria³⁵.

Vivenzio riteneva inutile e dannosa la creazione di una marina da guerra, tenacemente voluta invece da Acton, venuto dalla Toscana, cioè «da uno stato che non aveva marina a fondarne una in Napoli», come scrisse Vincenzo Cuoco nel *Saggio storico sulla rivoluzione di Napoli*: una marina, però, che era

un gigante – così Cuoco – coi piedi di creta. Era troppo piccola per farci del bene, troppo grande per farci del male: eccitava la rivalità delle grandi potenze, senza darci la forza necessaria, non dico per vincere, ma almeno per poter resistere. Senza marina saremmo restati in una pace profonda: con una marina grande avremmo potuto vincere, ma con una marina piccola dovevamo, o presto, o tardi, esser trascinati nel vortice delle grandi potenze, soffrendo tutt'i mali della guerra [...]³⁶.

Nel 1791, cioè dieci anni prima del Cuoco, era stato Giuseppe Maria Galanti, Visitatore generale del Regno, a dire in aperta polemica con la politica, estera e marittima, portata avanti da Acton:

³⁴ Asn, Esteri, f. 4294; A. Caserta, *La "Bolla della Crociata" nel Regno di Napoli*, Athena Mediterranea, Napoli, 1970, pp. 35 sgg.; A. Formicola, C. Romano, *Il periodo borbonico* cit., p. 79; M. Mafrici, *Regno di Napoli e Reggenze barbaresche nel contesto mediterraneo*, in F. Barra (a cura di), *Il Mezzogiorno d'Italia e il Mediterraneo nel triennio rivoluzionario 1796-1799*, Sellino, Avellino, 2001, pp. 98 sgg.; M. Sirago, *Il sistema portuale del Regno di Napoli e lo sviluppo della flotta dall'epoca di Carlo ai napoleonidi (1734-1815)*, in F. Barra (a cura di), *Il Mezzogiorno d'Italia* cit., p. 327.

³⁵ R. Mincuzzi (a cura di), *Lettere di Bernardo Tanucci* cit., p. 638; L. de' Medici, *Memorie de' miei tempi messe per iscritto nel 1810*, a cura di I. Del Bagno, Esi, Napoli, 1998, pp. 125-126; E. Contino, *Mire di espansione commerciale del Regno di Napoli nel secolo XVIII. I progetti di compagnie con le Indie Orientali*, Esi, Napoli, 1990.

³⁶ V. Cuoco, *Saggio storico sulla rivoluzione di Napoli*, edizione critica a cura di A. De Francesco, Lacaita, Manduria-Bari-Roma, 1998, p. 269.

Per la nostra situazione noi dobbiamo avere una marina, tanto più che non abbiamo altri nemici che i pirati, e la nostra marina potrebbe formare una spesa produttiva, con proteggere il commercio. Una gran marina, che sposi un Regno, è doppiamente ruinosa, perché distrugge le forze interne dello stato e l'espose a gran pericoli [...]. Noi non possiamo occuparci che del commercio nel Mediterraneo, e possiamo colla pace ottenere que' vantaggi, per i quali gli altri combattono³⁷.

Unica medicina valida, anzi l'unica possibile, per il Regno era la formazione per Galanti di una marina in funzione antipiratesca. Ma non una marina come quella actoniana – 39 imbarcazioni nel 1798 –, inutile per il fine che era chiamata ad assolvere, cioè la protezione del commercio marittimo dagli attacchi dei nordafricani. Ovviamente, la costruzione di una flotta del genere – Acton si era avvalso della collaborazione dell'ingegnere Antonio Imbert, già al soldo del granduca toscano col grado di tenente, e del suo aiutante Pietro Leopard, i quali lavorarono in équipe con il costruttore Alessandro Fixe e il capomastro Francesco Bianchi – richiedeva una copertura finanziaria notevole, circa 1.000.000 ducati annui, e ancor di più dopo il 1792 – circa 1.500.000 ducati –, oltre le spese di costruzione che ascendevano a 4.000.000 ducati circa³⁸. Al riguardo era il Cuoco a sostenere che

i nostri nemici erano i barbareschi, contro i quali non valeva tanto la marina grande, quanto la piccola marina corsara, che Acton distrusse. La marina armata doveva crescere in proporzione della marina mercantile e del commercio, senza di cui la marina guerriera è inutile, e non si può sostenere³⁹.

Fondata era la considerazione di Cuoco, secondo il quale Acton aveva ristretto, e non esteso, con i suoi errori diplomatici il commer-

³⁷ G. M. Galanti, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, a cura di F. Assante e D. Demarco, II, Esi, Napoli, 1969, pp. 59-60.

³⁸ Nel 1798 la flotta comprendeva 5 vascelli, 7 fregate, 6 corvette, 4 brigantini, 6 sciabecchi, 10 galeotte, 1 orca da trasporto, con 970 pezzi di artiglieria e 15.000 uomini circa tra marinai, cannonieri e fanti. Anp, 381 AP 5, dossier 2, forze navali del Regno di Napoli, 1798; Amaep, *Mémoires et documents. Naples*, I, ff. 314-315; A. Formicola, C. Romano, *Il periodo borbonico* cit., pp. 83 sgg.; R. Romano, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII siècle*, Colin, Paris, 1951, pp. 94 sgg.; F. Barra, *Il Mezzogiorno* cit., p. 110.

³⁹ V. Cuoco, *Saggio storico* cit., p. 268.

cio meridionale, tanto da essere costretto, nel 1790 e per la difesa costiera delle due Sicilie, a disporre la costruzione di numerose – circa 150 – barche cannoniere. Erano gli anni in cui, nel Regno, riecheggiavano gli echi della Rivoluzione francese, e la questione della mancata, o scarsa, protezione e del disarmo dello Stato napoletano era avvertita dagli esponenti del pensiero illuminato, convinti delle mire espansionistiche della Francia, eterna alleata dei pirati e dei Turchi. Non a caso, Ferdinando Galiani dava una diagnosi esatta della situazione: la

nostra bellissima patria [...] esposta – egli diceva – alle perpetue ostilità de' maomettani, mentre restava sprovvista di forze per difendersene, vide le sue marine tutte saccheggiate, bruciate, e gl'indifesi abitatori condotti in servitù⁴⁰.

La valutazione del Galiani era condivisa da Gaetano Filangieri in *La scienza della legislazione*: a suo avviso era interesse della Francia «fomentare e proteggere la pirateria delle repubbliche piratiche del Mediterraneo», giacché un mare infestato di pirati avrebbe consentito a quella nazione «una preferenza di trasporto e di traffico». Ogni Stato, in realtà, doveva confidare nelle proprie forze nella lotta ai barbareschi incrementando, come nota Giuseppe Palmieri in *Della ricchezza nazionale*, la flotta e convertendo le galere in sciabecchi, più agili e adattabili alla corsa: il che era in sintonia con le opinioni del Tanucci e, ancor prima, di Giovanni Pallante:

[...] se vogliamo veramente guardare le nostre coste e i nostri legni, la navigazione ed il commercio interno ed esterno, bisognerà fare quel che fanno gli altri Stati che hanno marina [...]: cioè bisogna tener de' legni armati, specialmente leggieri, che la guardino, e servirà per esercitare i regnicoli al mare ed alla milizia marittima. Per altro [...] non ci è necessità di guardarlo tutto. Dal Tronto al capo di Santa Maria, o sia di Otranto, bagnato dall'Adriatico è

⁴⁰ F. Barra, *Il Mezzogiorno* cit., p. 110; F. Galiani, *Del dialetto napoletano*, Bulzoni, Roma, 1970; R. Ajello, *I filosofi e la regina. Il governo delle due Sicilie da Tanucci a Caracciolo (1776-1786)*, «Rivista storica italiana», CIII (1991), fasc. II-III, pp. 675 sgg.; R. Ajello, *Crisi del feudalesimo e rinascita dell'ideologia imprenditoriale nel Mezzogiorno*, in R. Ajello, I. Del Bagno, F. Palladino, *Stato e feudalità in Sicilia. Economia e diritto in un dibattito di fine Settecento*, Jovene, Napoli, 1992, p. 161; F. Barbagallo, *Discussione e progetti sul commercio tra Napoli e Costantinopoli nel '700*, «Rivista storica italiana», LXXXIII (1971), fasc. II, pp. 269 sgg.

guardato da' Veneziani. Oltreché non vi è altro pericolo che de' Dulcignotti, che scorrono anche le marine superiori di Calabria, per le quali bastano degli armatori sottomili⁴¹.

Il vero problema per Pallante era costituito, dopo Lepanto, non certo dalla flotta ottomana, ma dalla continua emorragia di pirati e dai loro sistematici attacchi: da qui la necessità di commutare galere e fregate ormai inutilizzabili con galeotte e tartane, in tutto 12 o addirittura 15, in grado di scorrere i mari. Da questi ultimi, infatti, veniva il maggior pericolo per il Regno – l'unico confine terrestre era con lo Stato Pontificio – e per le sue coste, da pattugliare costantemente, «perché i corsari ci sono sempre e le costiere d'Africa non hanno altro mestiere»⁴².

Con i pirati, dunque, era sempre guerra aperta nel Mezzogiorno d'Italia, dove nel 1790, ad un anno cioè dallo scoppio della Rivoluzione francese, la flotta actoniana era carente di materiali e di uomini per il residente veneto Francesco Alberti, secondo il quale

pare ben probabile che essa non abbia ad oltrepassare l'oggetto della tutela delle acque, del Commercio, e delle Coste del Regno, ed una tale opinione, che si può dire qui universale, viene ad essere avvalorata particolarmente dal riflesso, che non avendo mai questa Corte per una buona politica acceduto al noto Patto di Famiglia, comprese e comprende essa benissimo, che questo è il miglior, ed unico espediente per mantenersi in quello stato di Neutralità, che può assicurarle una solida Pace [...]»⁴³.

Il diplomatico alludeva alla mancata accessione del Regno al «Patto di famiglia» tra i due rami dei Borbone, e al conseguente allontanamento dalla Francia per seguire una politica filoinglese⁴⁴.

⁴¹ G. Filangieri, *La scienza della legislazione*, a cura di V. Frosini, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma, 1984; G. Palmieri, *Della ricchezza nazionale*, Flauto, Napoli, 1792, ora in *Economisti classici italiani*, XXXVIII, De Stefanis, Milano, 1905, p. 199; G. Pallante, *Memoria per la riforma del Regno. "Stanfone" (1735-1737)*, a cura di I. Ascione, Guida, Napoli, 1996, p. 231; R. Ajello, *I filosofi cit.*, pp. 685 sgg.; Id., *Crisi del feudalesimo cit.*, p. 161.

⁴² G. Pallante, *Memoria per la riforma cit.*, pp. 232-233.

⁴³ Dallo stato della Real Marina del settembre 1790 si ricava che nel Regno vi erano 39 imbarcazioni: i dati non discordano da quelli dell'Anp, tranne che per i vascelli e le fregate, rispettivamente 4 e 8. R. Romano, *Il Regno di Napoli in una relazione del 1790*, in Id., *Napoli cit.*, pp. 347 sgg.

⁴⁴ F. Galiani, *Notes au pacte de Famille*, in F. Diaz, L. Guerici (a cura di), *Illuministi italiani*. VI. *Opere di Ferdinando Galiani*, Ricciardi, Milano-Napoli, 1975, pp. 704-709; M. G. Maiorini, *La reggenza borbonica (1759-1767)*, Giannini, Napoli, 1991, p. 45 sgg.

Ne conseguiva che, data l'entità della flotta francese – 230 legni nel 1778 –, era conveniente per l'Inghilterra, e la sua alleata, l'Austria, disporre nel Mediterraneo non solo di attracchi sicuri come quelli meridionali dove rifornire le proprie unità, ma anche della collaborazione della flotta napoletana, ridotta a cinque-sei legni in attività nel 1793, costretti ad un interscambio di equipaggi e di attrezzature, come ricordava il successore dell'Alberti, Giovanni Andrea Fontana.

La diplomazia veneta coglieva l'inadeguatezza della marina regnicola nella lotta ai barbareschi, le cui veloci imbarcazioni effettuavano continue scorrerie ai danni del Regno: una inadeguatezza sottolineata anche dal Cuoco, che notava la carenza di infrastrutture portuali. Acton aveva voluto una grande marina,

ed intanto – egli diceva – non avevamo porti senza de' quali non ci è marina: non seppe neppure rimettere quei di Baia e di Brindisi che la natura istessa avea formati, che un tempo erano stati celebri, e che poteano divenirlo di nuovo con piccolissima spesa, se in vece di seguire il piano delle creature di Acton si fosse seguito il piano de' Romani, che era quello della natura⁴⁵.

La marina napoletana, dunque, non disponeva di uomini per la concorrenza esercitata dagli armatori stranieri, che garantivano protezione all'equipaggio ed al carico, e di porti idonei ad accogliere una squadra imponente come quella borbonica, creata «per poter figurare al pari delle principali potenze nei più grandi affari d'Europa» secondo il Fontana. In tutto il Regno, solo Napoli e Baia erano in grado di ospitare i grossi vascelli di linea – non più di quattro o cinque; e Brindisi, riadattato nel 1776, era in grado di accogliere solo le fregate⁴⁶.

⁴⁵ M. Schipa, *Il regno di Napoli in una descrizione veneziana del 1793*, «Archivio storico per le province napoletane», XLVI (1921), n. s. VII, pp. 403-404; V. Cuoco, *Saggio storico* cit., pp. 268-269; F. Barra, *Il Mezzogiorno* cit., pp. 109 sgg.

⁴⁶ Amaep, *Mémoires et documents. Naples*, I, f. 232, *Notes sur le royaume de Naples*, 30 dicembre 1798; F. Pignatelli Strongoli, *Memorie storiche del regno di Napoli dal 1790 al 1815*, in N. Cortese (a cura di), *Memorie di un generale della repubblica e dell'impero*, II, Laterza, Bari, 1927, p. 8; M. R. Pessolano, *Il porto di Napoli nei secoli XVI-XVIII*, in G. Simoncini (a cura di), *Sopra i porti di mare. II. Il Regno di Napoli*, Olschki, Firenze, 1993, pp. 67 sgg.; M. Schipa, *Il regno di Napoli in una descrizione* cit., p. 403; F. Barra, *Il Mezzogiorno* cit., pp. 111-112.

In un grande regno come le due Sicilie, privo di infrastrutture idonee ad ospitare la marina actoniana⁴⁷, è ovvio che la popolazione preferisse svolgere la propria attività su naviglio francese, inglese, e anche olandese, con un compenso maggiore e un minore rischio sia di un'eventuale cattura da parte degli infedeli che di una probabile schiavitù nei bagni delle Reggenze barbaresche, della capitale ottomana. Non a caso Ferdinando Galiani, il maggior consigliere di Maria Carolina, in *Sulla decadenza della marineria* indicava tra le cause della crisi la «codardia» degli equipaggi «a vista de' barbareschi». Notevole, infatti, era l'incidenza del rischio nel traffico commerciale da una località all'altra dello Ionio, del Tirreno, rapportata al costo delle assicurazioni e alle spese generali, il che contribuiva a porre fuori gioco la marina borbonica. E certo produsse, nel 1783, un notevole stupore un gesto di disponibilità dei francesi, la restituzione di cinque marinai disertori che si erano trasferiti su due navi cariche di farina, inviate a Napoli dal re Luigi XVI in soccorso delle popolazioni calabresi colpite dal rovinoso sisma che, nel febbraio di quell'anno, aveva distrutto la Calabria Ulteriore (le attuali province di Catanzaro e di Reggio): un dono che Maria Carolina rifiutò, dichiarando in pubblico di non voler ricevere nulla dai nemici dei suoi fratelli⁴⁸.

Acton, in definitiva – indiscussa era la sua competenza tecnica –, avviando nel Regno un programma di costruzioni marittime poco idoneo alle esigenze difensive del Regno stesso, seguiva un preciso obiettivo politico-strategico, cioè l'abbandono della politica filospagnola e filofrancese, a tutto vantaggio di un asse privilegiato con Vienna e la sua alleata di sempre, l'Inghilterra: un obiettivo volto a dare un potere marittimo all'Austria nel Tirreno e da lui già adottato in Toscana nel periodo trascorso alla corte dei Lorena, quando aveva

⁴⁷ A. Di Vittorio, *Porti e porto «franco»*, «Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs», 1972, 25, p. 263; e i saggi di F. A. Fiadino, *I porti delle province pugliesi fra Sette e Ottocento*, e C. Barucci, *I porti delle Calabrie in periodo borbonico*, in G. Simoncini (a cura di), *Sopra i porti cit.*, pp. 195 sgg., pp. 261 sgg.; M. Sirago, *Il porto di Salerno nel «sistema» portuale del regno meridionale in età moderna (1503-1860)*, «Rassegna storica salernitana», XI, 1994, n. 21-22, pp. 139 sgg.; G. Cirillo, *I traffici del Regno. Strade e porti nel Mezzogiorno moderno*, in *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, Donzelli, Roma, 1998, pp. 79 sgg.

⁴⁸ Ast, Lettere Ministri, Due Sicilie, f. 31, 15 aprile 1783; F. Assante, *Il mercato delle assicurazioni marittime a Napoli nel Settecento. Storia del «Real Compagnia» 1751-1802*, Giannini, Napoli, 1979, pp. 75 sgg.; F. Galiani, *Sulla decadenza della marineria*, in F. Diaz, L. Guerci (a cura di), *Illuministi italiani cit.*, p. 768; M. Mafri, *Mezzogiorno cit.*, pp. 89 sgg.; R. Ajello, *Crisi del feudalesimo cit.*, p. 168.

riportato un successo ad Algeri nel 1775 con una piccola squadra costituita da fregate e da vascelli leggeri⁴⁹.

Negli anni Novanta la lotta ai barbareschi, ritenuti ancora “il terrore de’ Siciliani e de’ Napoletani” da Francesco Saverio D’Andrea in *Il ristoro della Sicilia*⁵⁰, richiedeva un impegno ed un coraggio non comuni da parte dei regnicoli. Ed erano in molti a riporre le loro speranze nel giurista molisano: dopo il tentativo, miseramente fallito, di Ferdinando Galiani che, nell’ottobre 1783, aveva prospettato alla diplomazia piemontese un’alleanza con le Sicilie o addirittura la costituzione di una lega difensiva tra le potenze d’Italia in funzione antibarbaresca, egli propose che il Pontefice e gli Stati cattolici – esclusa la Francia – sovvenzionassero i Cavalieri di Malta per l’incremento della flotta, impegnando quei capitali destinati alle Reggenze africane per ottenere il rispetto delle loro bandiere.

Si è proposto – egli notava – il pagamento di un tributo alle Reggenze delle Coste d’Africa, si è più volte proposta una lega di potentati d’Europa, per tener netto il Mediterraneo. Il primo si è considerato mal sicuro senza forze navali. L’altra è sogno: si è progettata più volte inutilmente [...] Forse ci sarebbe il terzo progetto, che abortirà come gli altri due [...] Pagare alla Religione di Malta l’equivalente del tributo proposto pagarsi ai barbareschi⁵¹.

La proposta non incontrò il favore della Francia, tanto più che scarsa era in quel tempo l’azione dell’Ordine che, nonostante ricevesse sostentamento da varie nazioni europee – lo ribadiva Giuseppe Palmieri –, «era costantemente al servizio» di quella nazione, il cui monopolio commerciale sul mare non era in discussione. Era Galiani a confermarlo nel 1784 nel *Piano per la navigazione sul Mar Nero*, secondo il quale da molti anni i francesi

⁴⁹ Amaep, *Mémoires et documents, Naples*, I, f. 153, *Notes sur Venice et Naples par Tilly*, 3 giugno 1792; B. Ferrari, *Cesare Paribelli storico e protagonista della Repubblica Partenopea*, «Archivio storico per le province napoletane», LXXXIX (1971), pp. 40-41; E. Lo Sardo, *Napoli e Londra nel secolo XVIII. Le relazioni economiche*, Jovene, Napoli, 1991, pp. 55 sgg.; F. Barra, *Il Mezzogiorno* cit., p. 113.

⁵⁰ F. S. D’Andrea, *Il ristoro della Sicilia*, in R. Ajello, I. Del Bagno, F. Palladino, *Stato e feudalità* cit., pp. 385-386.

⁵¹ Ast, Lettere Ministri, Due Sicilie, f. 31, 23 settembre e 23 dicembre 1783; Ags, Estado, Naples, leg. 6096, ff. 21-23; F. S. D’Andrea, *Il ristoro della Sicilia* cit., pp. 385-386.

han preso in mira di far cadere nelle loro mani tutto il commercio del Levante Ottomano e farne un monopolio per la loro nazione. L'alleanza e la protezione che accordano ai Barbareschi di Africa, il tuono in cui si contengono in Malta, l'acquisto della Corsica, le minacce ai Ragusei, le lusinghe e le carezze ai Veneziani ed ai Genovesi, l'avversione contro il commercio di Livorno, sono tutte linee tirate a cotesto scopo⁵².

L'alleanza anglo-napoletana (1793) costituì una svolta epocale nella storia del Mezzogiorno, segnando la fine di una politica di neutralità e di pace avviata negli anni Trenta da Carlo di Borbone e compromettendo irrimediabilmente le relazioni con la Francia. Non è il caso di soffermarsi sulla disastrosa spedizione di Tolone (autunno 1793) e sulla pace di Parigi (ottobre 1796), quanto piuttosto sulla consistenza della marina napoletana in funzione antipiratesca in quel tempo: 18 imbarcazioni (4 vascelli, 4 fregate, 2 corvette, 2 brigantini, 6 galeotte), 74 lance e 10 bombardiere. Ed era un aumento ritenuto da un anonimo contemporaneo,

tanto più opportuno quanto che ormai intollerabile era divenuta l'audacia dei corsari barbareschi, che arrestavano sotto frivoli pretesti perfino gli bastimenti commerciali di quelle nazioni ch'erano in pace colle loro reggenze, e pagavano ad esse un annuo tributo sotto il titolo di regalo⁵³.

Negli anni Novanta del secolo XVIII le numerose azioni piratesche lungo le coste del Tirreno, dello Ionio, ebbero notevoli ripercussioni sull'economia regnicola per la costante perdita delle navi mercantili e dei relativi carichi⁵⁴. Ce lo conferma Bartolomeo Forteguerra, al co-

⁵² G. Palmieri, *Della ricchezza nazionale*, Flauto, Napoli, 1792, in *Economisti classici italiani*, XXXVIII, De Stefanis, Milano, 1805, p. 244; F. Galiani, *Piano del modo come si potrebbe condurre a buon fine la negoziazione per conseguire dalla Porta Ottomana la libera navigazione sul Mar Nero ai bastimenti mercantili delle due Sicilie*, in F. Diaz, L. Guerici (a cura di), *Illuministi italiani* cit., p. 771.

⁵³ A. Simioni, *I napoletani a Tolone (1793)*, «Archivio storico per le province napoletane», XXXVII, 1912, pp. 415, 649; B. Maresca, *La pace del 1796 tra le due Sicilie e la Francia*, Jovene, Napoli, 1887, pp. 2-11, 77-100; Id., *La marina napoletana* cit., p. 89; J. du Teil, *Rome, Naples et le Directoire. Armistices et traités 1796-1797*, Plon, Paris, 1902, pp. 248-311; *Storia dell'anno 1793*, p. 280; *Storia dell'anno 1789*, p. 240.

⁵⁴ Si pensi, per esempio, alla «marticana» S. Andrea, di Procida, attaccata nelle acque di Capo Rizzuto, in Calabria, da un legno turchesco nel luglio 1793: l'equipaggio riuscì a salvarsi, ma si persero la nave diretta a Barcellona, in Spagna e un carico di 1.000 carra di doghe. R. Cisternino, G. Porcaro, *La marina mercantile napoletana dal XVI al XIX secolo. Capitani in alto mare (cronache)*, Fiorentino, Napoli, 1954, pp. 112 sgg., 176; R. Panetta, *Il tramonto* cit., pp. 206-208.

mando della squadra navale napoletana nella spedizione contro Algeri nel 1784: questi, autore tra l'altro di uno scritto «sul sistema di pace e di guerra praticato dai paesi europei con le Reggenze barbaresche», ribadiva non senza rammarico che gli equipaggi, gli stessi che

hanno ben figurato contro il fuoco di un nemico europeo si sono atterriti e spaventati al solo avvicinarsi di un nemico Africano, perché l'esser vinti dal primo non costa che cambiare luogo e andare a riposarsi tranquillamente come prigionieri in casa del nemico [...], ma l'esser vinti dal secondo costa gli orrori di una schiavitù forse per l'intero corso della vita⁵⁵.

Fu Forteguerra a suggerire, nel 1795, alle marine mercantili dei vari porti delle due Sicilie di avanzare al governo borbonico la richiesta di procedere alla distruzione dei legni da parte degli equipaggi in caso di cattura da parte dei pirati: richiesta che, discussa per due anni, ottenne l'autorizzazione con dispaccio regio nel 1797, ma non divenne operativa; anzi, nell'estate di quell'anno nessun bastimento venne distrutto e 40-50 polacche furono consegnate ai barbareschi con l'intero carico a due-tre miglia dai litorali meridionali⁵⁶. Nel 1798 sempre il generale, ormai divenuto ministro della Marina e di fronte alle costanti perdite di vascelli commerciali, propose di scortare in convoglio, con bastimenti da guerra, i mercantili napoletani che trafficavano nel Tirreno – come aveva già fatto agli inizi del secolo il governo austriaco –. Di estremo interesse si rivela la sua proposta pubblicata a stampa, che ci consente di conoscere l'opinione di una fonte qualificata, uno dei maggiori esperti del tempo, sulla reale situazione del commercio regnicolo.

La guerra contro i corsari – egli diceva – è stata, e sarà sempre il disonore delle Marine Europee, che per dolorosa necessità hanno dovuto, e dovranno sostenerla. La vastità dei mari infestati e la molteplicità dei Corsari infestatori sono fuori d'ogni proporzione con i mezzi che può avere qualunque

⁵⁵ Il livornese Forteguerra pubblicò a Messina, nel 1786, lo scritto sul sistema di pace e di guerra. AST, Lettere Ministri, Napoli, f. 33, 19 settembre 1786, 1° maggio e 5 giugno 1787; *Proposta di Campagna Marittima per i Bastimenti da guerra della Marina di S. M. il Re delle due Sicilie nell'anno 1798 (Napoli, 4 febbraio 1798)*, Stamperia Reale, Palermo, 1798: la proposta è indirizzata al marchese di Gallo, consigliere e segretario di stato per gli Affari Esteri, Marina e Commercio; B. Maresca, *La marina napoletana* cit., pp. 39 sgg.; R. Panetta, *Il tramonto* cit., p. 214; R. Ajello, *Crisi del feudalesimo* cit., p. 170.

⁵⁶ R. Panetta, *Il tramonto* cit., p. 211.

Marina [...]. Se le Marine da guerra bastassero per assicurare il commercio contro la Barberia, le Nazioni le più riguardevoli, in vece di pagare enormi tributi a quelle Reggenze, armerebbero un numero di Bastimenti e metterebbero al coperto i loro legni mercantili; ma una lunga esperienza, ed i più giusti calcoli avendo fatta ad esse conoscere che la Guerra contro una folla di Pirati non ammette buon successo, hanno dovuto sempre risolversi a comprare la Pace [...]»⁵⁷.

La pace, dunque, era «la vera salvazione del Commercio» delle Sicilie per Forteguerra, che annotava la grande vicinanza delle coste meridionali alla Barberia – appena 24 ore –, il che spingeva quelle Reggenze ad esercitare la loro attività impunemente, specie ove si consideri l'entità della loro flotta, costituita in tutto da 52 legni – 32 legni nella Reggenza di Tunisi, 12 in quella di Algeri, 8 in quella di Tripoli –, oltre ad altri di speculatori particolari, specie europei, i quali «trovano comodo il fare fortuna con la Bandiera di Maometto». Un nemico così potente andava combattuto, a suo avviso, con mezzi efficaci che il Mezzogiorno non possedeva: l'impossibilità di giungere alla pace per le richieste esose delle Reggenze stesse e l'oggettiva difficoltà di concluderla in tempi brevi rendevano valida un'unica alternativa, la guerra e di certo non offensiva – i blocchi, i bombardamenti, gli sbarchi avevano prodotto esborsi ingenti e successi effimeri – ma difensiva. Solo scortando il naviglio mercantile si potevano proteggere i traffici meridionali e i mercanti e favorire la circolazione di tutte quelle derrate – in particolare grano, olio –, che consentivano l'acquisizione di ricchezza e di benessere.

Adesso – egli proseguiva – tutto è languore nello spirito del Commercio, perché tutto è scoraggiamento, e pericolo nella strada di Mare; la Barberia con ragione spaventa; il navigante confina ogni momento con la schiavitù; il proprietario dei Bastimenti con la perdita del suo fondo fruttifero, e l'assicuratore con quella dei suoi capitali [...]. Se dunque la Marina da Guerra stende le sue braccia unicamente al Commercio, e lo riceve per accompagnarlo con sicurezza al suo destino, difende in esso la ricchezza di questi Regni e rende preziosa l'utilità della sua esistenza⁵⁸.

Il naviglio napoletano, a vela, non riusciva a sfuggire nei mesi estivi quella che il generale definiva «la Barberia a remi» in naviga-

⁵⁷ *Proposta di Campagna* cit.; R. Panetta, *Il tramonto* cit., pp. 211-212.

⁵⁸ *Proposta di Campagna* cit.; R. Panetta, *Il tramonto* cit., pp. 212-213.

zione nello Ionio, nel Tirreno: infatti, la mancanza di vento danneggiava e rendeva molto spesso quasi inutilizzabili le imbarcazioni regnicole, tanto da essere arduo in quel periodo per un qualsiasi ufficiale di marina comandare un legno da guerra senza detestare la sua professione, poiché

se per una parte non può comandare al vento di soffiare né ai Corsari Barbareschi di non camminare, per l'altra sente al vivo il rigore del giudizio che si porta sopra di esso aspettandosi che faccia l'impossibile [...] ⁵⁹.

In definitiva Forteguerra sosteneva che la marina napoletana avrebbe dovuto «essere consimile a quella del nemico» ed invitava non solo l'Austria a difendere l'Adriatico per impedire la nascita di una seconda Barberia «più incomoda di quella d'Africa», ma anche a far partecipare alla comune difesa il Gran Maestro dell'Ordine di Malta, la cui istituzione era stata voluta per combattere proprio i barbareschi. Una marina, quella napoletana, che a suo avviso aveva ben figurato nel confronto con altre bandiere, ma la guerra contro i nordafricani

è una Guerra infernale, che avvilisce l'umanità e il coraggio [...] Ed è per questa potente riflessione che tutte le Nazioni del Nord non s'impegnano a Guerre con la Barberia, perché dicono che il solo delitto, e non la Guerra, può condannare l'uomo a simili pene. Se dunque la Marina di Napoli deve soggiacere a questo genere di Guerra per il bene del Commercio, è giusto che esso si presti a quelle misure che possono meglio riunire il successo della prima e la sicurezza del secondo [...] ⁶⁰.

La proposta del Forteguerra non fu presa in considerazione per la politica mediterranea della Francia napoleonica, volta verso il Levante ottomano, l'Italia, l'Egitto ⁶¹, in un momento particolarmente delicato per le due Sicilie, come annota il «Corriere di Napoli e di Sicilia» del 24 ventoso 1799:

⁵⁹ *Proposta di Campagna* cit.; R. Panetta, *Il tramonto* cit., p. 213.

⁶⁰ *Proposta di Campagna* cit.; R. Panetta, *Il tramonto* cit., p. 214.

⁶¹ Sulla spedizione in Egitto, che aveva suscitato manifestazioni antifrancesi nelle Reggenze, avendo per la prima volta i cristiani occupato una terra dell'Islām, era Galanti a notare come «la Francia ebbera della sua fortuna in questo anno ha meditato una spedizione la più straordinaria che potrebbe esser riguardata come la più stravagante». G. M. Galanti, *Memorie storiche del mio tempo*, a cura di A. Placanica, Di Mauro, Cava de' Tirreni, 1996, p. 132; P. Silva, *Il Mediterraneo dall'Unità di Roma all'impero italiano*, Nicola, Varese, 1942, p. 212; F. Caronni, *Ragguaglio* cit., p. 30.

Ferdinando ha rotto tutti questi legami. Aveva egli fatto un trattato colla Nazione Francese; e non ha cercato altro, che di tradirla. Ma pure la sua macchiavellesca politica è caduta nella rete di una donna [...] Un tempo il disonore di Lucrezia spezzò lo scettro de' Tarquini, ora qui un intrigo di Carolina ha procurata la libertà a tutto un popolo⁶².

Evidente era l'allusione alla pace tra le due Sicilie e la Francia (10 ottobre 1796) e allo scoppio della Rivoluzione napoletana, che aveva infranto i sogni di *grandeur* dei sovrani borbonici: lo aveva detto nel 1797 Napoleone, ritenendo ridicole le aspirazioni di Napoli sulle isole Ionie, sullo Stato Pontificio, e questo permetteva ai pirati una grande libertà d'azione:

L'Inglese avido di ladronecci, e di delitti – così il «Corriere di Napoli e di Sicilia» del 3 ventoso 1799 –, il Russo tuttora barbaro, il crudel Ottomano, regnavano dispoticamente su i mari. Il primo, artefice instancabile delle sciagure del Mondo, comandava agli altri due l'esecuzione di qualunque eccesso di ferocia⁶³.

Alla fine del secolo XVIII, ma anche nei decenni precedenti, l'intreccio di interessi tra Stati europei e Reggenze barbaresche tendeva a complicare ancora di più la questione, tanto più che queste ultime, spinte dall'impellente necessità di beni e di uomini, concedevano ampia libertà d'azione a quelle potenze con le quali avevano stipulato trattati di pace⁶⁴ nello scenario mediterraneo, dominato militarmente e economicamente dalle flotte francesi, olandesi e inglesi⁶⁵. Ben a ragione alla fine del Settecento Giuseppe Maria Galanti notava come

⁶² «Corriere di Napoli e di Sicilia», 24 ventoso (14 marzo) 1799, n. 8; M. Battaglini (a cura di), *Napoli 1799. I giornali giacobini*, Borzi, Roma, 1988, p. 238.

⁶³ B. Maresca, *La pace del 1796* cit., pp. 20 sgg.; «Corriere di Napoli e di Sicilia», 3 ventoso (21 febbraio) 1799, n. 2; M. Battaglini (a cura di), *Napoli 1799* cit., p. 201; F. Barra, *Il Mezzogiorno* cit., pp. 182 sgg.

⁶⁴ Si pensi alle navi degli Stati Uniti d'America che, non volendo subire danni commerciali, nel marzo 1799 e grazie all'esborso di 97.000 dollari circa raggiunsero un accordo con la Reggenza di Tunisi. Ugual politica seguì nello stesso anno il Portogallo che ottenne una tregua per un solo triennio. L. Marini, *Il Mezzogiorno d'Italia di fronte a Vienna e a Roma (1700-1734)*, «Annali del R. Istituto italiano per l'età moderna e contemporanea», V (1953), pp. 44 sgg.; G. Pagano de Divitiis (a cura di), *Il commercio inglese nel Mediterraneo dal Cinquecento al Settecento*, Guida, Napoli, 1984, pp. 10 sgg.; E. Lo Sardo, *Napoli e Londra* cit., pp. 22 sgg.; F. Barra, *Il Mezzogiorno* cit., pp. 182 sgg.

⁶⁵ F. Caronni, *Ragguaglio* cit., p. 37; F. Barra, *Il Mezzogiorno* cit., pp. 182 sgg.; R. Panetta, *Il tramonto* cit., p. 217.

non vi sarebbe stata guerra più giusta che quella contro i pirati, ma non si distruggono perché le nazioni ultramontane che trafficano nel Mediterraneo hanno interesse alla loro esistenza⁶⁶.

Le grandi potenze marittime – la Francia, l'Inghilterra –, che erano in pace con le Reggenze africane, le agevolavano rifornendole di armi e munizioni e ostacolavano, invece, i traffici e i commerci delle piccole potenze come il Regno delle due Sicilie. E a nulla valeva combatterle ricorrendo alla «corsa» da parte dei napoletani, definita dal saggio e rigoroso riformatore e Visitatore generale delle province meridionali «un costume mostruoso, orribile e atroce», giacché a suo avviso era necessario «desiderare la distruzione della pirateria, ma non imitarla»⁶⁷. Parole stupende in bocca ad un personaggio tanto avanti con i tempi, ma così poco fortunato nei suoi disegni riformistici!

Non si può disconoscere la validità delle considerazioni del Galanti alla luce della situazione internazionale, con un commercio estero effettuato nel Mare Interno esclusivamente con naviglio straniero e con una dipendenza totale delle grandi nazioni sulle altre. Pertanto, non era una risoluzione facile la lotta ai pirati nello scenario mediterraneo, non certo dominato dai «grossi legni» della squadra actoniana, poco «atti a seguire i piccoli corsari d'Africa» e destinati a rimanere in disarmo per la carenza di equipaggi e di attrezzature, ma dalle piccole e veloci imbarcazioni nordafricane che effettuavano «continue prede a danno della navigazione napoletana sino in prossimità delle isole che chiudono questo porto [di Napoli]»⁶⁸.

Tra la fine del secolo XVIII e l'inizio del secolo XIX il potenziamento dell'attività piratesca lungo le coste meridionali fu agevolato dall'espulsione – nel 1798 e ad opera della Francia di Napoleone –, dei Cavalieri dall'isola di Malta, per i maghrebini loro tradizionali nemici che ostacolavano i loro traffici nel Mediterraneo⁶⁹. E non era facile per i regnicoli opporre una strenua resistenza agli infedeli, tanto più che Acton, «l'uomo di Londra» ed ancor prima «l'uomo dei

⁶⁶ G. M. Galanti, *Della descrizione* cit., p. 188; M. Mafrici, *Mezzogiorno* cit., p. 320.

⁶⁷ G. M. Galanti, *Della descrizione* cit., p. 189.

⁶⁸ M. Schipa, *Il regno di Napoli in una descrizione* cit., pp. 403-404.

⁶⁹ «In questa spedizione (in Egitto) i francesi col più ridicolo trovato hanno occupato Malta»: così scriveva Galanti. G. M. Galanti, *Memorie* cit., p. 132; P. Silva, *Il Mediterraneo* cit., p. 212; F. Caronni, *Ragguaglio* cit., p. 34; S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani tra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano, 1993, p. 36.

Lorena», aveva ordinato la distruzione della flotta napoletana, che avvenne in due tempi – il 28 dicembre e l'8-9 gennaio 1799, con gli incendi ordinati rispettivamente dal vicario Francesco Pignatelli e dal Commodoro inglese Campbell –, pochi giorni prima dell'inizio della Rivoluzione napoletana: venne così a mancare buona parte del naviglio – più della metà –, ed è naturale che un cronista del tempo annotasse come, agli inizi del secolo XIX, i musulmani «non ci fecero respirare aria di quiete» lungo le coste meridionali⁷⁰.

Nella generale confusione del momento, in cui gli Stati europei erano sconvolti da guerre e rivoluzioni, le Reggenze barbaresche sfruttarono la situazione imperversando con i loro legni nello Ionio, nel Tirreno. E gli stessi sovrani napoletani, Ferdinando IV e Maria Carolina, fuggendo da Napoli diretti a Palermo, furono scortati dai bastimenti da guerra inglesi per sottrarsi al pericolo di finire, durante la traversata in mare, nelle mani degli scorridori. Ma la guerra portata avanti dai nordafricani non era più la guerra che aveva contraddistinto nei secoli precedenti con la sua intensità, con le sue atrocità, il Mezzogiorno d'Italia; anzi la presenza assidua di flotte navali costituiva un notevole ostacolo anche per i pirati più incalliti che infestavano agli inizi dell'Ottocento la scena mediterranea dominata ormai dalla Francia che, occupando militarmente il Nordafrica, e soprattutto Algeri, sanciva di lì a poco la fine della pirateria.

⁷⁰ Erano andate distrutte in tutto, oltre a 4 vascelli, 2 fregate, 4 corvette, varie imbarcazioni minori e una ottantina di lance cannoniere, 1.000 quintali di polvere e palle – gettate in mare sin dal 24 dicembre –, vanificando anni ed anni di lavoro. P. Pieri, *La distruzione della flotta napoletana (8 gennaio 1799)*, in *Studi di storia napoletana in onore di Michelangelo Schipa*, Napoli, 1926, pp. 604 sgg.; A. Formicola, C. Romano, *Napoli 9 gennaio 1799. Una flotta in fumo. Documenti, fatti e considerazioni sugli eventi che portarono all'incendio della flotta borbonica alla vigilia della nascita della "Repubblica Napoletana"*, «Rivista marittima», n. 1, gennaio 1999; Id., *Il periodo borbonico* cit., p. 99; B. Maresca, *La marina napoletana* cit., pp. 162 sgg.; M. Sirago, *Francesco Caracciolo e il suo fantasma*, in A. Placanica, M. R. Pelizzari (a cura di), *Novantanove in idea. Linguaggi, miti, memorie. Atti del Convegno di studi (Fisciano-Amalfi, 15-18 dicembre 1999)*, Esi, Napoli, 2002, pp. 485-486.

