

---

## Tra Nizza e Cagliari: schiavi, pirati e commerci nel XVIII secolo

Giorgio Monestarolo

---

### **Premessa**

La ricerca generale che sto conducendo intende esplorare il ruolo rivestito da Nizza nella seconda metà del Settecento all'interno della politica più vasta dello stato sabauda. Al centro della mia ricerca vi è l'ipotesi per cui le scelte di rilancio del porto franco di Nizza, la costruzione di un nuovo porto, la costruzione della strada fra Cuneo e Nizza, siano state avviate in un preciso contesto. Esse furono, cioè, intraprese da una parte per offrire degli sbocchi nuovi alla crescita della produzione manifatturiera piemontese, dall'altra per inserire il Piemonte nella ricca corrente di traffici che collegava il mediterraneo nord occidentale con l'Europa renana. L'aspetto però più importante dell'insieme delle politiche per Nizza non è da rintracciare nei concreti vantaggi di lungo periodo ottenuti dallo stato sabauda (in larga misura sconvolti dagli effetti della Rivoluzione francese). Piuttosto sono le conseguenze politiche, ma anche commerciali ed economiche determinate da queste scelte a rappresentare la vera innovazione. La proiezione del Piemonte sul mare, in altri termini, determinò un profondo mutamento nella mentalità della classe dirigente sabauda. La mia tesi, naturalmente da dimostrare, è che proprio nel lavoro di preparazione della politica per Nizza, che nasceva per dare delle risposte alle esigenze di crescita economica e commerciale del Piemonte, emerge per la prima volta il nesso fra gli interessi specifici del Piemonte e quelli di una qualche forma di unità, o meglio di confederazione fra gli stati italiani.

### **Il percorso della ricerca**

Nella precedente relazione di fine 2014, avevo cercato di chiarire, utilizzando delle fonti innovative, gli obiettivi pratici che avevano condotto, non senza molte incertezze e divisioni interne, il gruppo dirigente sabauda ad avviare i lavori per la costruzione della strada per Nizza, una delle imprese ingegneristiche più impegnative ed ammirate nel Settecento europeo. Come avevo avuto occasione di mostrare, l'obiettivo era quello di fare di Nizza non tanto il porto di Torino, quanto quello di Ginevra, strappando a Marsiglia una parte consistente dei suoi traffici con la città svizzera e abbandonando, allo stesso tempo, la dannosa concorrenza commerciale fra Nizza e Genova che era stata avviata, con effetti non molto positivi dal 1748.

Il naturale sviluppo di questa indagine avrebbe dovuto esaminare la questione della costruzione del porto, e il campo del tutto ancora inesplorato, della marina sabauda. In realtà, per esigenze connesse allo studio delle fonti, in parte a Nizza, questo tema sarà affrontato più avanti e sarà dunque oggetto di una prossima relazione.

Ho cercato, invece, di concentrarmi su un problema, anch'esso poco trattato, ma che divenne centrale nella seconda metà del Settecento, come quello della pirateria e delle incursioni barbaresche in Sardegna. In effetti, rilanciare il porto di Nizza non aveva senso se la presenza dei pirati rendeva pericolosi i mari sui quali avrebbero dovuto navigare le imbarcazioni ripiene delle merci piemontesi oppure delle merci oggetto del grande traffico fra l'atlantico e il mediterraneo di

cui i piemontesi si volevano, almeno in parte, impossessare. Parlare di pirati significa d'altronde parlare anche di schiavi: l'obiettivo delle incursioni infatti era sempre stato duplice, impadronirsi di barche, di merci, di beni preziosi e, nello stesso frangente, di uomini, donne e bambini da rendere schiavi.

### *La schiavitù come problema storiografico*

La questione della schiavitù nel mediterraneo è un problema, da un punto di vista storiografico, relativamente recente. Nel libro di sintesi sulla schiavitù in età moderna di Patrizia Delpiano, praticamente, non si fa cenno alla questione del mediterraneo<sup>1</sup>. La schiavitù è per definizione la tratta dei negri ed è un problema che riguarda il nuovo mondo, il mondo atlantico, la storia del colonialismo e quella, ad essa intrecciata, delle interpretazioni del capitalismo. La schiavitù nel mediterraneo è considerata semplicemente un residuo, un fenomeno marginale che non ha particolare rilevanza. In realtà, ad osservare le cose da una prospettiva mediterranea, si può parlare di una vera e propria esplosione di ricerche che negli ultimi anni ha portato a modificare sensibilmente lo stato delle nostre conoscenze su questo fenomeno<sup>2</sup>.

Il punto di partenza per un mutamento nelle impostazioni delle ricerche è stato naturalmente la comparsa di *Civiltà e imperi* di Braudel. E' sulla scorta di questo lavoro che fra gli anni sessanta e settanta una nuova schiera di storici ha ripensato alla questione andando al di là del modello secondo cui la schiavitù mediterranea fosse una sopravvivenza trascurabile e un effetto dello scontro di religione che aveva avuto il suo momento culminante a Lepanto<sup>3</sup>. Su due aspetti essenziali si è indirizzata la revisione storiografica della questione. Innanzitutto, il fenomeno è stato indagato in termini quantitativi e comparativi, portando alla conclusione che lungo i tre secoli dell'età moderna la tratta degli schiavi nel mediterraneo abbia coinvolto un numero considerevole di persone, di cui si avanza la stima compresa fra i quattro e mezzo e i nove milioni<sup>4</sup>. Secondariamente, il fenomeno non riguardava soltanto la pirateria barbaresca, ma era assolutamente prassi comune da parte dei corsari delle nazioni cristiane non solo predare le navi arabe e turche ma anche sferrare incursioni per cercare schiavi sulle coste del Magreb. La presenza di un ricco mercato degli schiavi è ampiamente testimoniata nei principali porti del nord del mediterraneo, da Barcellona a Marsiglia a Livorno per tutta l'età moderna.

La fase attuale delle ricerche, in questa direzione, sta ulteriormente approfondendo il tema della presenza degli schiavi arabi e, in misura minore negri, nelle società cristiane mediterranee, cercando di cogliere gli aspetti culturali, giuridici e direi antropologici che hanno caratterizzato, soprattutto

<sup>1</sup> P. Delpiano, *La schiavitù in età moderna*, Laterza, Roma-Bari, 2009.

<sup>2</sup> La bibliografia è già attualmente estremamente vasta. Mi limito a citare come elementi significativi del rinnovato interesse per la questione i numeri monografici dedicati da «Cahiers de la Méditerranée», e cioè il n. 87 (2013) *Captifs et captivités en Méditerranée à l'époque moderne* e il n. 65 (2002) *L'esclavage en Méditerranée à l'époque moderne*. Interessante anche il numero monografico di «Quaderni storici», n. 126 (2007), a cura di Giovanna Fiume e dedicato a *Schiavitù e conversione nel mediterraneo*. Fra i testi recenti che operano una sintesi di alto livello sul fenomeno della pirateria, con un'ampia bibliografia critica vi è quello di M. Lenci, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2009.

<sup>3</sup> Il pioniere in questo campo è stato sicuramente Salvatore Bono, *I corsari barbareschi*, Eri, Torino 1964.

<sup>4</sup> Cfr. Id., *La schiavitù nel Mediterraneo moderno, storia di una storia*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 65, p. 16. Naturalmente si tratta di ipotesi, verosimili ma non sicure, che in ogni caso danno un'idea dell'enorme fenomeno della schiavitù mediterranea. Uno studioso militare, le cui opere sono talvolta poco critiche, ritiene che i cristiani coinvolti nella tratta siano stati circa due milioni e mezzo in tre secoli rispetto ai circa dieci milioni di africani deportati nelle Americhe in quattro secoli, cfr. F. Russo, *Guerra di corsa. Ragguaglio storico sulle principali incursioni turco-barbaresche in Italia e sulla sorte dei deportati tra il sedicesimo e il diciannovesimo secolo*, Roma, Stato maggiore dell'esercito, Ufficio storico, 1997, p. 8.

nella realtà spagnola, un fenomeno che ebbe una continuità notevole<sup>5</sup>. Contemporaneamente, attraverso i contributi degli storici magrebini si sta esplorando la complessità della condizione degli schiavi cristiani nei principali centri della tratta nel nord africa come Algeri e Tunisi<sup>6</sup>. Si può dunque dire che la ricerca attuale lavora alla ricostruzione di un fenomeno dimenticato e per certi versi occultato, con l'idea di mettere in luce gli elementi non moderni presenti nelle società europee, di cui la presenza della schiavitù domestica, come della schiavitù in alcuni settori dell'attività economica, pensiamo alla costruzione delle opere pubbliche, stanno a testimoniare. Meno frequentata è invece l'indagine sugli aspetti economici del mercato degli schiavi come limitati sono gli studi sugli aspetti politici, diplomatici e commerciali connessi alla regolazione del conflitto fra gli stati interessati al controllo del mediterraneo e le potenze barbaresche<sup>7</sup>. Proprio in questa ultima direzione ho concentrato i miei sforzi, di cui presento soltanto i primi risultati provvisori che servono come semplice traccia per il successivo sviluppo delle indagini.

### *L'importanza del fenomeno della pirateria barbaresca nel mar di Sardegna nel Settecento*

Nel recente volume dedicato alla Sardegna nella *Storia d'Italia* Einaudi, Antonello Mattone ha fatto un'affermazione significativa scrivendo che le «incursioni barbaresche sono state un flagello che per tre secoli hanno pesato negativamente sullo sviluppo dell'economia e sulla vita delle comunità umane dell'isola più di quanto si sia finora supposto»<sup>8</sup>. La posizione di Mattone è significativa perché inquadra il problema della pirateria nella giusta prospettiva. La pirateria ebbe dei costi sociali di grande e rilevante portata. In un'isola come la Sardegna, la pirateria contribuì a deprimere potentemente lo sviluppo delle infrastrutture marittime. Poche le città sul mare in generale, poche le città dotate di porti e pochi gli uomini che si dedicarono alla mariniera. Se certo non fu solo a causa della pirateria per cui i sardi non si protesero sul mare, essa non di meno contribuì in modo decisivo a modellare il paesaggio e l'insediamento umano nell'isola. Le coste furono sostanzialmente abbandonate e non furono oggetto di popolamento perché troppo pericolose. La debolezza della presenza umana sulle coste (praticamente limitata a Cagliari, Alghero, Bosa e Orosei) rese sostanzialmente difficili i trasporti marittimi sia per il commercio interno sia per il commercio esterno. La pirateria limitò cioè potentemente lo sviluppo di una flotta mercantile sarda ma allo stesso tempo rese pericoloso e costoso commerciare con la Sardegna anche per paesi dotati di ben altra forza navale. Infine, l'abbandono delle coste determinò un problema sociale di grande rilevanza in quanto la presenza del sistema degli stagni salmastri e delle paludi fu ritenuto uno strumento di difesa ambientale dalla pirateria, contribuendo però alla diffusione endemica della malaria. La coltivazione e la pastorizia furono dunque svolte lontano dalle coste, contribuendo a limitare le possibilità dello sviluppo agricolo.

<sup>5</sup> A. Stella, *Histoires d'esclaves dans la péninsule ibérique*, Editions de l'École des Hautes Études en sciences Sociales, Paris 2000; Lomas Cortez, *L'esclave captif sur les galères d'Espagne (XVIe-XVIIIe siècles)*, in «Cahiers de la Méditerranée», n. 87 (2013), pp. 17-31 e Barrio Gozalo, *Esclaves musulmans en Espagne au xviiiè siècle*, Ibidem, pp. 33-48.

<sup>6</sup> Bartolomé et Lucile Bennassar, *Les chrétiens d'Allah*, Paris, Perrin, 1989; Abla Ghaziel, *Captifs et captivité dans la régence d'Alger (xviiè-début xixe siècle)*, in «Cahiers de la Méditerranée» n. 87 (2013), p. 77-89 e Hadhami Helal, *Une base de données des contrats de rachat des captifs rachetés à Tunis au XVIIIe siècle*, Ibidem, pp. 159-171.

<sup>7</sup> C. Manca, *Il modello di sviluppo economico delle città marittime barbaresche dopo Lepanto*, Napoli 1982.

<sup>8</sup> A. Mattone, *Le origini della questione sarda. Le strutture, le permanenze, le eredità*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Sardegna*, a cura di L. Berlinguer e A. Mattone, Einaudi, Torino, 1998, p. 5.

*La quantificazione del fenomeno: incursioni, saccheggi e guerra di corsa*

Il riconoscimento di Mattone della centralità del problema della pirateria per comprendere la storia della Sardegna sabauda, ma in generale per studiare la dimensione mediterranea della monarchia piemontese, è un'acquisizione recente e non ha ancora prodotto ricerche scientifiche capaci di dare delle risposte esaustive. Nelle storie della Sardegna di Carlino Sole, di Sotgiu, di Guidetti praticamente non vi sono cenni sul tema<sup>9</sup>. Mattone, come più in generale Salvatore Bono, quando scrive sulle incursioni barbaresche si rifà ad un vecchio studio ottocentesco, la *Storia delle invasioni degli arabi e delle piraterie di barbareschi in Sardegna*, edito a Cagliari nel 1861 da Pietro Martini. Si tratta di un testo largamente condizionato da un'ottica filosabaudista che, senza ridimensionare certo il problema delle incursioni, è sempre molto attento a mettere in luce il ruolo di valida difesa contro i corsari svolto dall'amministrazione sabauda nel XVIII secolo. Inoltre, come nella tradizione storiografica ottocentesca soprattutto divulgativa, non vi è molto scrupolo nel controllo delle fonti, che regolarmente non sono indicate. Malgrado ciò dal testo di Martini è necessario partire, per costruire un primo quadro di massima dell'intensità della guerra di corsa nel mar di Sardegna. Presento qui sotto una tabella sulle principali incursioni e atti di pirateria segnalati dal Martini, cercando dove è stato possibile di indicare il numero delle prede sia sarde sia arabe.

1725	Due armatori sardi predano una galeotta turca riportata a Cagliari
1736	Galeotta turca attaccata dalle guardie della Torre di Teulada, turchi catturati
1742	Corsari cagliaritari avviano una stagione di corsa nelle coste della barberia e tornano con due barche e diversi schiavi
1743	Cagliari e il golfo impraticabile per la presenza di navi corsare
1745	Le galere sabaude si scontrano con le navi barbaresche
1753	Le galere sabaude si impossessano presso Tavolara di una galeotta tunisina
1757	Al comando del cav. Guibert, la squadra sabauda preda una galeotta nel golfo di Orosei
1762	Incursioni sulla spiaggia di Siniscola e di Orosei con diversi uomini e bestiami predati. Assalti a Terranova e alla torre della Serpentaria, dove tutti gli artiglieri sono catturati
1763	Incursioni respinte a Teulada e Portoscuro, catturati due uomini a Calaligosta
1764	Incursione e conflitto a fuoco a Orosei. La flotta dell'Ordine di Malta, al comando del Baliò della Trinità allontana le galeotte barbaresche. Si arriva allo scontro nelle acque di Teulada, fra il 31 luglio e il 1 agosto, tre galeotte furono predate, 46 turchi feriti e fatti prigionieri e 49 uccisi.
1765	Incursione a Portopino, il 23 aprile, diversi uomini predati, scontri successivi con le milizie paesane guidate dall'ufficiale di giustizia Raimondo Mura
1768	Nuovo attacco respinto nei pressi di Teulada
1772	Vent'otto vele spadroneggiano nei mari sardi e nel golfo di Cagliari. Cadono prede "pochi" battelli e uomini. Secondo Martini, la presenza della fregata sarda, due barche con 8 cannoni, il felucone comandato da Denobili, la difesa delle torri hanno limitato i danni. Predata una galeotta corsara. Respinto un altro attacco a Orosei.

<sup>9</sup> Cfr. C. Sole, *La Sardegna sabauda nel Settecento*, Chiarella, Sassari 1984; G. Sotgiu, *Storia della Sardegna sabauda 1720-1847*, Laterza, Roma-Bari, 1984; M. Giudetti (a cura di), *Storia dei sardi e della Sardegna*, IV, *L'età contemporanea: dal governo piemontese agli sessanta del nostro secolo*, Jaca Book, Milano 1989.

1777	Tentato sbarco all'Asinara di una galeotta barbaresca
1787	Il comandante Porcile alla guida della mezza-galera preda una galeotta
1791	Le due mezze galere, Santa Barbara e Santa Margherita predano una galeotta di sessanta uomini e fanno 27 prigionieri
1792	Preda in Corsica una galeotta dal cav. Di Costantin
1794	In Corsica le due mezze galere, la galeotta e la gondola della squadra navale sarda attaccano due sciabecchi barbareschi catturandone uno e distruggendo l'altro
1798	Attacco e saccheggio di Carloforte con la riduzione in schiavitù di 823 abitanti
1799	Assalto, sventato, di navi corsare all'isola della Maddalena
1802	Ritorno di parte degli abitanti di Carloforte
1804	I tunisini predano "non pochi" navigli sardi e napoletani. Spedizione della squadra sarda in Tunisi e ritorno con due galeotte predate più gli schiavi
1806	Incursione a Orosei, respinta, poi altre incursioni con prede di uomini in Ogliastra e in Sarrabus. Nello stesso anno furono riscattati dal governo con 48 mila lire gli schiavi sardi presi dal 1803 e scambiati con gli schiavi africani nell'isola
1811	Scontro presso Capo Teulada, presi due feluconi
1812	Incursioni al capo Carbonara, fatti 7 schiavi. Attacco a S. Antioco con 22 schiavi. Aggressione alle torri di San Luigi e San Miguel e riduzione in schiavitù dei difensori
1813	Incursioni con razzie di abitanti fatti schiavi a Pula, Alghero, Portopino e Nurra
1815	Saccheggio e devastazione di S. Antioco con la cattura di 144 cittadini
1816	Una squadra navale anglo-olandese al comando dell'ammiraglio lord Exmouth bombarda per rappresaglia Algeri chiudendo la stagione della pirateria barbaresca e aprendo la strada alla fine delle città maghrebine come entità politiche autonome

Una semplice occhiata alla tabella suggerisce alcune osservazioni. Innanzitutto, è chiara una recrudescenza della guerra di corsa nella seconda metà del Settecento. In particolare è con la guerra dei Sette Anni che le acque del mar di Sardegna diventano estremamente pericolose. L'alleanza dei francesi con i turchi e la sfida fra francesi e inglesi per controllare il mediterraneo occidentale costituiscono oggettivamente le condizioni per una intensificazione della guerra di corsa di cui a fare le spese sono i sardi e il commercio della Sardegna a dispetto della neutralità dei Savoia. Nuovamente, è negli anni della guerra civile americana e del rinnovato conflitto anglo-francese che si aprono margini significativi per le incursioni della pirateria. In altri termini, il conflitto sul mare trascina per la prima volta il regno di Sardegna, formalmente neutrale dopo il 1748, su un terreno nuovo come quello della guerra, o della neutralità, sul mare mostrando in tutta evidenza l'impreparazione e l'incapacità di gestire una tale partita da parte di Torino. Importante, è poi la data del 1772. Qui è palese che vi fu un salto di qualità, nel senso che la squadra navale corsara prese realmente possesso dei mari del Sud della Sardegna anche grazie all'adozione dei velieri al posto delle galere. Da questo momento in avanti la questione della sicurezza delle coste sarde e la necessità di dotarsi di una politica mediterranea per i Savoia non poterono più essere evitate. Infine, la guerra di corsa fu, nel Settecento, una guerra reciproca, uno scontro che prevedeva l'utilizzo degli stessi mezzi e delle stesse strategie, con la differenza che le città barbaresche erano delle piccole potenze marinare, capaci di stringere patti taciti o meno con le altre potenze navali, mentre il regno di Sardegna cominciò nella seconda metà del Settecento a dotarsi di una politica, e dei mezzi necessari, per assicurare la sua presenza in questa area del conflitto fra le potenze.

*1762: un normale anno di attività corsara*

In assenza di una reale quantificazione del fenomeno corsaro, che intendo per quanto possibile ricostruire nei prossimi mesi, ho provato a sondare la correttezza dei dati forniti dal Martini, sfogliando i registri copialettere dei dispacci quindicinali che il viceré da Cagliari inviava al governo di Torino. Nei dispacci di un normale anno di attività corsara emerge chiaramente la consapevolezza della gravità della situazione, la minaccia politica rappresentata dalle incursioni e il danno per le attività commerciali, causato dall'attacco alle navi straniere che commerciavano con l'isola.

L'assalto ad Orosei, avvenuto nei primi giorni di luglio del 1762, aveva portato all'uccisione di un pastore e al rapimento di altri tre. Il commento sovrano, riportato in calce al dispaccio è molto importante. In esso si legge che si è appresa la notizia con grande turbamento e con un certo senso di impotenza. «Si è rilevato con viemaggior senso, scorgendovi gli effetti rovinosi della mancanza di legni in corso. Finché sia riuscita la compera di alcuni d'essi, non rimane che di eccitare l'attenzione e vigilanza de' Torrari, e delle ronde dove sarà più urgente il pericolo»<sup>10</sup>. Dal governo di Torino ci si accorge che senza una flotta armata della marina regia l'unica soluzione è mantenere uno stato di massima allerta attraverso il sistema delle torri. Da altre fonti sappiamo che proprio in quegli anni il governo stava trattando l'acquisto di due velieri a Bristol, nel frattempo però non vi era nessuna difesa sul mare contro le incursioni dei corsari. Gli avvenimenti successivi, maturati a poche settimane di distanza, nei pressi di Siniscola, a Calapera, alla torre Serpentaria confermano la situazione. Quattro galeotte partite da Tunisi, con ciascuna sessanta uomini a bordo e dodici cannoni, avevano attaccato il paese di Siniscola, rapendo cinque persone senza che la cavalleria composta dalle milizie paesane arrivasse in tempo, benché avvisata dai guardiani delle torri. Successivamente fu proprio la torre Serpentaria, una delle più importanti nel sistema difensivo del litorale meridionale ad essere attaccata e distrutta, comportando l'uccisione dell'alcade, del comandante della torre, e il sequestro di tutti i miliziani che la difendevano. Da altro dispaccio si viene a sapere che i sardi tradotti in schiavitù a Tunisi furono solo fra luglio e agosto diciannove e che la stessa flotta di galeotte aveva poi proseguito la sua scorreria spostandosi verso Lipari dove aveva catturato circa settanta abitanti dell'Isola. Il viceré racconta che dopo l'attacco a Siniscola aveva armato due legni, uno maltese e uno genovese, per cercare di contrastare le incursioni. I tempi però necessari ad attrezzare le barche per la spedizione di difesa avevano permesso comunque ai corsari di agire pressoché indisturbati, contribuendo a creare un diffuso malumore nei confronti delle autorità incapaci di assicurare la difesa dell'Isola. E' in questo contesto che il viceré decide di far fare un periplo della Sardegna con le due navi armate a Cagliari in modo da far capire ai sardi che il governo non restava con le mani in mano. «A vista della frequenza di simili accidenti, e di vari altri armamenti barbari, che scorrevano i mari, onde ne nasceva sbigottimento nel Pubblico (...) [il viceré, ndr] diede le sollecite disposizioni per armare due bastimenti ed inseguire i corsari (...) Se non è riuscito d'incontrare verun legno barbaresco, non si ottenne scarso vantaggio nell'allontanargli da quei littorali, e colmare le inquietudini de'Popoli, colla rimozione degli evidenti pericoli»<sup>11</sup>.

Il dispaccio del viceré si chiudeva con la richiesta di aver sempre due navi armate con dodici cannoni nella darsena di Cagliari in modo da intervenire prontamente all'occorrenza. Nuovamente,

<sup>10</sup> Archivio di stato di Torino, Corte, Paesi, Sardegna, Corrispondenza, Dispacci del ViceRe, 1761-1762, f. 245

<sup>11</sup> Ivi, f. 247 e f. 280

il commento sovrano rivelava, come la situazione avesse altamente preoccupato il governo e che, malgrado ciò, si aspettasse la conclusione della guerra anglo francese per riuscire a comperare due velieri “ad equitative condizioni”. Nel registro del 1762 si contavano infine altre quattro incursioni a navi olandesi e svedesi con la relativa conquista delle navi e la cattura degli equipaggi poi portati schiavi ad Algeri.

In definitiva, i dati offerti dal Martini oltre ad essere generici, non indicando, soprattutto nel caso di prede barbaresche in maniera precisa i danni alle cose o il numero di persone rapite, non registrano i danni causati dalla pirateria barbaresca al commercio della Sardegna con gli altri stati (e fra questi un posto privilegiato aveva la Svezia che si riforniva proprio nell’isola di sale da vendere nei paesi baltici o riportare in patria). Allo stesso tempo è chiaro come l’insicurezza delle coste rappresentasse un problema politico, comunicato *apertis verbis* dal viceré, in quanto attaccava il prestigio dell’autorità sabauda sull’isola.

### *Oltre il conflitto*

Da questa rapida cronaca sembrerebbe che le relazioni fra il governo sabauda della Sardegna e il mondo delle città barbaresche fossero soltanto governato dalla reciproca logica della violenza e della rapina. In realtà, fra le due sponde esisteva anche una fitta trama di contatti, sia diplomatici, sia commerciali, in cui la presenza degli schiavi (o dei “rinnegati”) non era secondaria. Non soltanto, come è largamente noto, agivano a Tripoli, a Tunisi e ad Algeri, i frati della congregazione dei Trinitari che si occupavano del riscatto delle vittime delle incursioni raccogliendo attraverso la questua i denari occorrenti nelle principali città della Sardegna, del Piemonte e della Savoia. Attraverso gli opuscoli di giubilo redatti dai frati per celebrare il ritorno degli schiavi liberati, a Torino furono, nei decenni centrali del Settecento, organizzate almeno sei solenni cerimonie pubbliche per festeggiare la liberazione di centotrentasette “regnicoli” sottratti dalla loro prigionia nelle città del Magreb<sup>12</sup>. Lo stesso viceré in Sardegna aveva una comunicazione diretta con il Bey di Tunisi, malgrado non ci fosse nelle reciproche corti un ambasciatore o un console ufficiale, ma soltanto agenti, figure fluide, che variavano con grande rapidità a seconda della situazione e delle necessità. Ma un ruolo di contatto lo tenevano gli stessi schiavi come si può intuire da un caso di “trufferia” comunicato appunto dal Bey di Tunisi al viceré nella stessa estate del 1762, quando infuriava la campagna di razzia sulle coste sarde.

Alcuni schiavi del Bey avevano infatti a partire dal 1759 avviato una società di affari con un negoziante sardo di Cagliari, tal Giovanbattista Mangiamarco. Il traffico girava intorno all’importazione di vino dalla Sardegna che il Mangiamarco aveva assicurato agli schiavi in cambio di denaro e di merci varie che questi ultimi avevano regolarmente versato nei due anni precedenti. La vendita del vino era da farsi in società, nel senso che era prevista una compartecipazione alle spese e agli utili dello stesso Mangiamarco. Al momento della consegna della partita di vino, però, il Mangiamarco non mantenne fede alla sua parola gettando gli schiavi in una drammatica situazione. Infatti non solo essi erano stati derubati delle loro merci e dei loro risparmi ma avevano coinvolto nell’affare anche altre persone. Per questo motivo uno di loro era finito in prigione dove era, allora, trattenuto. Gli schiavi si erano dunque rivolti al Bey per denunciare la truffa e rivolgere un appello al viceré di Cagliari. Quest’ultimo ricevette dunque prima una lettera dal Bey e poi un’ambasciata da un suo agente, a cui fece seguito una pronta reazione. Il Mangiamarco fu

<sup>12</sup> Cfr. per pochi cenii sulla questione L. Griva, *I padri trinitari di S. Michele a Torino e il riscatto degli schiavi (1675-1801)*, in «Percorsi. Rivista della Biblioteca di storia e cultura del Piemonte», n. 4, 2003, pp.59-62.

immediatamente arrestato con l'obiettivo di fargli restituire l'intera somma investita dagli schiavi del Bey e pari 434 zecchini veneziani e 882 piastre. Contemporaneamente il Bey faceva sequestrare a Tunisi una patita di vino che un negoziante, don Emanuele Vivaldi aveva fatto sbarcare, con la supposizione che tal vino fosse in realtà di proprietà del Mangiamarco. Il sovrano invitava il viceré a fare tutto il possibile per risarcire «i poveri schiavi» e allo stesso suggeriva di trattare con la massima durezza il Mangiamarco senza per questo far sapere nulla al Bey di Tunisi<sup>13</sup>.

A parte l'aneddotico, che è sempre il rischio in agguato quando si scrive di schiavi e pirati, qui è interessante notare che la schiavitù non comportava la distruzione dell'identità e della memoria dei malcapitati. Costoro trattenevano rapporti con la madrepatria ed anzi erano agevolati in questa loro attività dalle stesse autorità. La scia di violenza della pirateria, evidentemente da entrambe le sponde, talvolta costruiva dei tenui legami che erano commerciali ma anche sentimentali, nel senso che chiaramente l'attività economica era funzionale alla volontà di mantenere corrispondenza, di avere notizie dei propri cari ed alimentare con i guadagni dell'attività di mercatura la speranza di un riscatto e di un ritorno a casa. La schiavitù dunque non troncava solamente rapporti ma costruiva dolorose connessioni, per altro sempre a rischio, da una parte o dall'altra, di essere utilizzate a proprio vantaggio dai soggetti forti nello scambio. Importante quindi il ruolo nel ripristino della fiducia, giocato dalle autorità, in una situazione politico diplomatica tesa e senza regole.

#### *Cambiare strategia: dalla guerra alla pace*

Proprio l'evidenza di questi fatti e la considerazione che maggiori vantaggi potessero venire da un mutamento globale di strategia, condussero a prendere in considerazione l'idea di normalizzare le relazioni fra il regno di Sardegna e i principati barbareschi.

A proporre per primo il piano di pace ed a promuovere per lunghi anni la soluzione pacifica del conflitto con i barbareschi fu un marinaio ed un ufficiale della marina sabauda, il tabarchino Giovanni Porcile. Nato a Tabarca, isola posta a poche miglia da Tunisi, abitata da una colonia genovese di pescatori di corallo, si trasferì a Carloforte nel 1738, con il piano di ripopolamento dell'isola varato da Carlo Emanuele III. Dal 1748 capitano guardacosta, fu allo stesso tempo uno dei protagonisti della guerra di corsa contro i barbareschi e, appunto, il principale fautore di un cambiamento nella politica estera e mediterranea del regno sardo. Il suo primo progetto fu presentato al viceré di Cagliari nel 1766, ma fu soltanto nel 1777, in occasione di un viaggio del Porcile a Torino, che prese corpo un laborioso processo politico e diplomatico che coinvolse il governo sabauda nell'esame della vicenda fino al 1780. Per comprendere appieno il senso di questa trattativa è necessario però uscire dal limitato punto di vista diplomatico e connettere la scelta di sondare concretamente la possibilità di pace con le potenze corsare ai grandi mutamenti, economici, sociali e politici che stavano coinvolgendo il regno di Sardegna negli ultimi anni dell'antico regime. Questo è l'obiettivo più ampio della ricerca che sto conducendo. Al momento, però, è sufficiente cogliere anche soltanto in modo parziale questi aspetti, considerando il primo progetto del capitano Porcile.

La forza della proposta Porcile, che aveva ottenuto l'appoggio del viceré conte Lascaris, si fondava sull'insieme di tre elementi. Il primo punto che Porcile metteva in chiaro era l'isolamento diplomatico del regno sardo sul mare. Con Istanbul e i principati barbareschi avevano ormai fatto la pace i francesi, gli inglesi, l'imperatore, il Gran Ducato di Toscana e i Veneziani, oltre alle

<sup>13</sup> Archivio di stato di Torino, Corte, Paesi, Sardegna, Corrispondenza,, cit., ff. 60-61.

principali potenze nordiche come l'Olanda, la Svezia e la Danimarca<sup>14</sup>. Secondariamente, le spese di difesa fra le torri e i due battelli impiegati dalla minuscola marina regia, erano comunque rilevanti e del tutto insufficienti a garantire la difesa. Al contrario, le spese per la pace che consistevano in una serie di versamenti annui alle potenze barbaresche più la spesa per il personale diplomatico erano di poco superiori a quelle necessarie per sostenere il confronto armato. Infine la pace avrebbe permesso lo sfruttamento commerciale della posizione strategica della Sardegna nel mediterraneo, garantendo attraverso i servizi offerti dai porti sardi ai bastimenti esteri un effettivo guadagno per l'erario regio. Ultimo elemento la pace avrebbe messo fine alla dolorosa vicenda della schiavitù sarda, tanto più grave perché i sardi raramente riuscivano a tornare in patria, a differenza dell'economia del riscatto che altre nazioni più ricche erano in grado di sostenere: questi ultimi, sosteneva Porcile, "avendo la disgrazia di andar schiavi, sono quasi fuori speranza di libertà; tutt'all'opposto le sopraccennate Nazioni se sono i Siciliani, e Napolitani hanno i loro Monti di Pietà, che fra il termine di due anni per il più sempre li fanno riscattare"<sup>15</sup>.

### *Riflessioni per sviluppare l'indagine*

La questione della pirateria corsara nel mar di Sardegna non è un tema folcloristico e non è nemmeno una questione storiograficamente residuale per la tarda età moderna. Da questo punto di vista il lavoro di indagine è ancora largamente da compiere e quello che ho cominciato è un primo tentativo di inquadrare il problema e di individuare le fonti utili per restituire la complessità della vicenda. Si tratterà, nei prossimi mesi di sfruttare appieno il fondo Sardegna dell'Archivio di stato di Torino, con l'obiettivo di ricostruire complessivamente il fenomeno. Allo stesso tempo, la questione della trattativa di pace, che ha dato vita a un piccolo fondo documentario di cui sto ultimando l'esplorazione, per essere sfruttata in modo maturo necessita di essere indagata tenendo in considerazione le contemporanee politiche mediterranee avviate dal governo sabauda dopo il 1773, e cioè come accennato il rilancio di Nizza e la questione della marina. Sono tutti temi connessi che possono portare non solo a colmare dei vuoti storiografici, ma a percepire come fu attraverso la politica mediterranea, che in maniera colpevolmente tardiva fu avviata da Torino, che il Piemonte sabauda cominciò a porre in modo innovativo le riposte ai bisogni di sviluppo economico e commerciale che erano stati al centro delle politiche di riforme lungo il Settecento.

<sup>14</sup> Cfr. per l'evoluzione della complessa questione dei trattati di pace, S. Bono, *Lumi e corsari: Europa e Maghreb nel Settecento*, Morlacchi, Perugia, 2005, p. 3 e sgg.

<sup>15</sup> Cfr. AST, Materie politiche, Negoziations con la Porta e con gli Stati barbareschi, m.1, c.1, *Progetto formato in Xmbre 1777 dal capitano Porcile in seguito ai discorsi avuti colla segreteria di guerra relativamente all'idea di stabilire la pace coi barbareschi*.