Vincenzo Scarpello

Storia e Strategia della Pirateria Barbaresca (Secc. XVI – XIX)

© 2010
Vincenzo Scarpello

Tutti i diritti riservati. È vietata per legge la riproduzione anche parziale e con qualsiasi mezzo senza l'autorizzazione scritta dell'autore.

Il presente saggio è pubblicato sul sito www.culturasalentina.it
per autorizzazione espressa dall'autore.

Vincenzo Scarpello

Storia e Strategia della Pirateria Barbaresca (Secc. XVI – XIX)

Introduzione

Una classificazione definitoria del vasto insieme di operazioni navali, di attacchi e di incursioni che movimentano le acque e le coste mediterranee nel corso dei secoli XV-XIX può essere tentato solo a partire dalla fine del XV secolo, allorquando l'endemica piaga della pirateria, che poteva vantare "nobili origini" sin dai tempi dei fenici e del Bellum pyraticum condotto da Gneo Pompeo Magno, assunse una diversa fisionomia, in relazione dell'utilizzo strategico che di essa fece l'Impero Ottomano.
Prima di allora flottiglie di pirati colpivano in maniera disorganica ed indifferenziata le navi commerciali che solcavano il Mediterraneo, prendendo prigionieri (soprattutto se personaggi illustri) e pretendendo somme per i riscatti. Talora questi predoni del mare arrivavano anche a compiere piccole scorrerie nell'entroterra, devastando con brevi ed intense azioni di cavalleria leggera masserie e villaggi costieri privi di protezione.
Dalla fine del XV secolo in poi alla figura del pirata si sovrappose e si sostituì quella del corsaro, essenzialmente gli stessi individui che facevano uso dei medesimi sistemi, connotati da un "plus" che ne attribuiva un'identità strategica differente.
Questo "plus" consisteva nell'autorizzazione, o addirittura nell'incarico, da parte di un governo regolarmente costituito, consistente il più delle volte in una *lettera di marca*, con la quale il sovrano dava facoltà ad un capo corsaro di arrembare con una nave armata in corsa i mercantili nemici in nome di diritti, veri o falsi che fossero, che questo governo rivendicava su una data zona di mare o sulle navi di un altro Stato.

In realtà non era sempre possibile distinguere con precisione le due figure essendo l'una derivazione dell'altra ed importando relativamente ai comandanti dei mercantili che i pirati agissero in conto proprio o su ordine di un Sovrano.
Questo fatto interessava più agli stati marittimi, che, una volta individuato il paese che reclutava i corsari, potevano regolarsi di conseguenza apprestando le relative contromisure diplomatiche o di ritorsione militare.
In verità il principale stato che utilizzava questo strumento a danno dei suoi nemici ed a beneficiare dei tributi dei pirati consistenti in parte dei bottini, fu l'Impero Ottomano, che giunse ad annoverare tra i comandanti della propria flotta, i *Kapudàn Pascià*, nel "secolo d'oro della corsa", il XVI, corsari come Ariadeno Barbarossa e Sinam Pascià.
I più valenti comandanti corsari erano generalmente cristiani rinnegati (come lo erano i giannizzeri sulla terraferma), che venivano rapiti dai pirati da fanciulli e da questi ultimi allevati ai cimenti del mare. Ciò costituisce un ulteriore conferma del fatto che l'istituzione militare ottomana dipendesse, nei suoi reparti di elite, non solo da un reclutamento, ma anche da una "mentalità" occidentale, salvo il fatto che poi i fanciulli divenivano i più fanatici assertori della grande Jihad islamica.
Questi "giannizzeri" del mare arrivarono a costituire una vera e propria forza navale proprio nel corso del XVI secolo, allorquando riuscirono ad esprimere una strategia volta a bloccare le marine militari avversarie e proiettare sulla terra consistenti contingenti. Anzi, nel corso del secolo, soprattutto con Ariadeno Barbarossa, i corsari si sovrapposero e si sostituirono alla flotta dell'Impero Ottomano, che stava conducendo in quegli anni una politica di espansione territoriale e di predominio geopolitico nel Mediterraneo e nei Balcani, pretendendo di sostituirsi allo sconfitto Impero Romano d'Oriente, al quale si sarebbe presto dovuto

aggiungere il predominio anche su quello d'Occidente, compresa la Roma dei "nazareni", la leggendaria *mela rossa*, che faceva il paio con la *mela d'oro*, Vienna, che gli ottomani tentarono invano di cogliere.
La pirateria e la guerra di corsa si sviluppano originariamente lungo passaggi obbligati. A Levante, le piccole isole del mare Egeo e dell'Asia Minore, le coste della Turchia e della Croazia; a Ponente, le isole Baleari, le isole siciliane, quelle dell'arcipelago toscano, le coste della Sardegna, della Corsica e quelle maghrebine.
La modalità operativa che i pirati prevalentemente adottavano nel corso delle scorrerie rispondeva ad un canone strategico prestabilito, consistente in un iniziale appostamento in un'insenatura o dietro ad un isolotto, nell'attesa del passaggio della nave bersagliata.
Con un'azione navale rapida, facilitata dall'utilizzo di navi a remi molto agili e con maggiori capacità di manovra (fuste e galere), veniva tagliato il passo alla nave-preda sulla quale si tentava poi l'arrembaggio. Impadronitisi delle mercanzie, delle vettovaglie, quando non dei rifornimenti militari, i corsari prendevano prigioniero l'equipaggio, che veniva condotto nei "bagni penali" di Barberia, dove i malcapitati prigionieri venivano usati come schiavo, nell'attesa di un riscatto da parte dei paesi dai quali l'equipaggio proveniva.
Le operazioni navali avevano inizio prevalentemente con l'acquietarsi delle perturbazioni invernali, coincidenti con l'aprile e maggio di ogni anno, concludendosi col ritorno di esse nei mesi di ottobre.
Le acque calme del Mediterraneo e lo spirare di poco vento, consentivano alle flotte corsare, che utilizzavano prevalentemente navi a remi, di avere il sopravvento sulle lente navi commerciali e, soprattutto nei secoli XVII e XVIII, sui velieri delle flotte cristiane.

Contro i corsari gli stati colpiti utilizzarono una differente strategia: dapprima predisposero grosse flotte, che davano la caccia ai navigli nemici, ma che avevano l'inconveniente di non poter rimanere a lungo in mare, a causa degli elevati costi di mantenimento, e di dover puntare su di un obiettivo alla volta, dovendo essere contemporaneamente necessaria la massima precisione nello spionaggio, quella che oggi chiameremmo "intelligence", e la fortuna nella precisa individuazione della flotta corsara. Le campagne navali degli stati cristiani non potevano quindi in nessun caso concludersi con un nulla di fatto, mentre quelle dei pirati, male che andasse, tornavano comunque nei porti con le navi con la stiva carica di prede e di schiavi.
In un secondo momento, alla fine del XVI secolo, una seconda strategia fu adottata, mediante la costituzione di Ordini cavallereschi che adottavano in mare una vera e propria controguerriglia, utilizzando la medesima strategia dei corsari (tra l'altro tali ordini facevano uso di un tipo di naviglio che aveva le stesse caratteristiche di quello dei pirati) e compiendo incursioni nei porti dai quali le navi ottomane partivano.
Nell'ultima fase prese vigore, accanto al controllo delle rotte, anche la tattica del blocco dei porti a cui si aggiunse la non sempre conveniente e poco efficace via diplomatica dei trattati di reciprocità, diffusasi soprattutto nel XVII secolo.
Nel Corso del XVIII secolo furono stabiliti trattati tra gli stati cristiani volti a porre fine all'attività dei corsari, che riprendeva però sistematicamente vigore in coincidenza di nuove guerre.
Il secolo XIX segnò il definitivo tramonto della corsa, ritornata, almeno da un secolo, al livello di modesta pirateria che aveva nel 1400.
Per secoli la piaga piratesca è stata considerata qualcosa di endemico, contro la quale si doveva comunque avere a che fare, e la si contrastava esclusivamente nella misura in cui le

azioni dei pirati fossero dirette contro il proprio commercio e le proprie coste.
Il termine medesimo di guerra di corsa non aveva un'accezione negativa per l'uso, comunemente invalso da parte di tutti i governi, di servirsene sia per la difesa, sia per azioni di guerra.

La geopolitica

Dal contesto storico di partenza a Carlo V, fino alle guerre del 600 tra Spagna, Inghilterra, Francia e Paesi Bassi

La corsa dei barbareschi si inserì nell'ambito geopolitico dello scontro tra le superpotenze europee per il controllo dei traffici mediterranei, in un secolo, il XVI, nel quale il Mediterraneo continuava ad essere il centro delle rotte commerciali che rifornivano l'Occidente, nonostante la recentissima scoperta del Nuovo mondo. Occorre fornire una visione d'insieme che vede l'espansionismo ottomano, del quale la corsa barbaresca costituì il principale strumento navale, incunearsi nello scontro tra Spagna e Germania da un lato (dapprima con l'unificazione delle due corone nella persona dell'Imperatore Carlo V, e poi con la politica perseguita nei due stati dai suoi successori) e Francia dall'altro, con gli stati italiani a fare ora da teatro di questo scontro, ora a rendersi veri e propri strumenti diplomatici a favore dell'una o dell'altra parte.
Il mutamento geopolitico avvenuto nel secolo successivo, con l'ingresso nel panorama europeo e mondiale di nuove potenze che incentravano sul dominio navale la propria politica di predominio (Inghilterra e Olanda) complicò ulteriormente la già intricata rete di rapporti diplomatici dai quali gli Stati barbareschi seppero sempre trarre un vantaggio immediato.
Da un punto di vista istituzionale gli Stati barbareschi, che costituirono sempre l'avamposto in profondità della politica militare ottomano, quando proprio non assunsero la fisionomia di veri e propri stati vassalli, nacquero in seguito alla cacciata da parte dei re cattolicissimi di Spagna, che avevano da poco concluso l'estenuante opera di Riconquista di tutto il suolo spagnolo, dei mori di Spagna, che costituirono il nerbo dei primi contingenti corsari. Le popolazioni nordafricane ebbero

pur un certo rapporto con la pirateria, ma non si era ancora creata quella sinergia tra popolazione dell'interno e ciurme corsare che caratterizzò, con alterni fasi di "idillio" e di scontro, la storia delle Reggenze dell'Africa settentrionale. Il rapporto con i pirati si basava su di un patto di reciprocità, che vedeva gli arabi nordafricani tollerare la presenza sul loro territorio delle navi piratesche, che si rifugiavano nei porti e nelle città di Algeria, Tunisia e Libia, in cambio delle ricchezze scaturenti dal commercio delle prede di guerra, al quale partecipavano anche gli stati "cristiani", soprattutto nel porto franco di Livorno, e della fiorentissima tratta degli schiavi.
La composizione delle flotte piratesche era oltremodo varia: non si poteva con precisione delineare una fisionomia o una caratterizzazione che non trovasse un punto di sintesi nel solo fatto di essere pirati.

Il ruolo dei corsari nelle lotte di successione dei Regni italiani

Anche nell'ambito della storia degli stati italiani si può affermare che i corsari assunsero un ruolo strategico, di stabilizzazione del mantenimento di equilibri di potenza consolidati. Se tutti gli stati italiani si proponevano solennemente di sconfiggere la piaga della corsa, in tutte le circostanze nelle quali si sarebbe potuto definitivamente debellare decisivamente il nemico, gli stessi, per i soliti dissidi e per la politica di reciproca influenza, concessero sempre una via di fuga al comandante corsaro di turno, quando non, come nel caso di Andrea Doria nella battaglia di Prevesa nel settembre 1538, accadde che l'inerzia dei comandanti fu fondamentale per la vittoria delle armi corsare.
Proprio per questo motivo la piaga dei corsari non fu mai debellata, pur disponendo i soli stati italiani dei mezzi e degli

uomini ampiamente capaci di cancellare le ciurmaglie a servizio dell'Impero Ottomano, contro il quale, e la scarsa volontà di sfruttare vittorie decisive lo dimostra, non fu mai assestato un colpo di grazia in irripetibili occasioni di debolezza e di dissidi interni della compagine ottomana.
Dissidi interni che furono non solo il pretesto di reciproche accuse per gli stati italiani medesimi, ma anche l'occasione per intessere machiavellici rapporti diplomatici tra stati cristiani e reggenze barbaresche, sfociati talora in veri e propri accordi con l'Impero Ottomano, come quello che passerà alla storia col nome di "Empia Alleanza", ossia quella in funzione antispagnola stipulata tra la Francia di Francesco I e l'Impero Ottomano di Solimano il magnifico nel 1537.

Attività diplomatica dei barbareschi?

La fisionomia di veri e propri stati assunta dalle reggenze barbaresche ebbe un rilevante riflesso anche a livello diplomatico. Pur costituendo, nella prima fase della loro storia, stati vassalli dell'Impero Ottomano, ciò non escluse un certo margine di autonomia nel rapportarsi con gli stati con i quali essi vennero a scontrarsi. Senza addentrarci nella pur presente diplomazia sotterranea, fatta di patti non scritti di non aggressione, di contrasti dissimulati, e di sgarri restituiti, basterà rilevare come la diplomazia barbaresca potè godere di un progressivo margine di movimento da parte del Sultano sin dal momento della fondazione degli stati, margine che andò progressivamente allargandosi, fino a quando nel XVII secolo non si affermò una vera e propria indipendenza formale degli stati barbareschi dalla Porta. Il XVII ed il XVIII secolo furono infatti gli anni in cui le diplomazie europee facevano e disfacevano trattati con le diverse reggenze, costruendo un

intricatissimo sistema di accordi diplomatici che reggeva generalmente per poco tempo.
Le prove di forza delle potenze occidentali, attuate tramite il cannoneggiamento delle coste (quindi la distruzione di arsenali, cantieri e navi), era lo strumento col quale le potenze europee giocavano, per convincere le reggenze a preferire un'alleanza anziché un'altra.
La breve durata delle tregue sarà proprio l'elemento scatenante della fine dei regni dei barbareschi, intervenendo gli stati europei direttamente a debellare la piaga corsara, non per fini di "giustizia internazionale", ma perché il conflitto per il predominio europeo si era geostrategicamente riportato tanto in ambito continentale, quanto oltreoceano. A questo si aggiunga l'indebolimento progressivo che la Spagna andava subendo (ed il mutamento degli equilibri strategici in Italia di riflesso) e la lenta ed inesorabile decadenza della Repubblica di Venezia.
Nel corso del XVII secolo si potè assistere anche al deterioramento dei rapporti diplomatici tra reggenze barbaresche e Francia, tradizionale alleata nel corso del precedente secolo dell'Impero Ottomano, a dimostrazione del fatto che l'autonomia delle reggenze dal potere centrale di Istanbul si rifletteva anche a livello di "politica estera", culminata a livello istituzionale con l'invio nel 1690 a Versailles di rappresentati diplomatici della reggenza di Algeri.

Atlante delle razze dei corsari

Non si può, come accennato, delineare con precisione una comune identità etnica dei corsari barbareschi, essendo per natura costituiti da una congerie di ceffi la cui provenienza era la mistura di tutte le razze che popolavano le sponde del Mediterraneo.

Di certo un primo nucleo fu costituito dai Mori cacciati dalla Spagna nel 1492 da Ferdinando ed Isabella, che si integrarono con le popolazioni arabe dei regni del Nordafrica. A questi si unirono reietti di ogni provenienza, prevalentemente da Grecia ed Italia.
Un discorso a parte meritano i cosiddetti rinnegati, cioè i cristiani catturati durante le incursioni che o, da piccoli, venivano educati nella cultura islamica ed iniziati al mestiere della corsa, o, già grandi, presi schiavi o volontariamente convertiti all'Islam, facevano parte delle ciurme barbaresche. I corsari chiedevano prova della veridicità di tali conversioni chiedendo a tali rinnegati di compiere scorrerie contro i propri paesi di origine, ragione che spiega l'estrema precisione con la quale venivano compiuti gli assalti.
Le truppe che erano stanziate nelle reggenze dei barbareschi, erano prevalentemente giannizzeri, un corpo di per sé costituito da "nuovi guerrieri", cristiani rinnegati ed educati nel culto del Sultano. Anche qui l'estrema promiscuità etnica era decisamente riaffermata, costituendo i tratto distintivo a livello razziale delle soldatesche e delle ciurme di questi stati.
Nei secoli successivi al XVI, alla componente etnica originaria si aggiunsero francesi, inglesi, ma soprattutto olandesi, che, forti della supremazia conquistata oltreoceano, volevano contendere anche nel Mediterraneo la palma di superpotenza navale a Francia e Gran Bretagna.

Struttura sociale ed economica dei regni barbareschi
Bagni penali, schiavi e riscatti

Di certo la struttura degli Stati rispondeva ad un esigenza di proiezione economica sul mare, tradizionalmente dipendendo gli stati dell'Africa del nord dalla pesca e dai commerci delle

rotte carovaniere dei deserti, che fornivano agli stati rivieraschi stoffe e spezie. Agricoltura ed allevamento erano appena sufficienti a garantire il sostentamento delle popolazioni, nonostante quelle terre fossero state nei secoli passati i granai che mantenevano tutta l'Italia romana.
I moriscos cacciati dalla Spagna costituirono, oltre che l'iniziale nucleo dei corsari, anche la casta di commercianti ed artigiani, a dimostrazione di un'occidentalizzazione profonda tanto nella perizia tecnica, quanto nelle capacità commerciali.
Lo scambio commerciale, in realtà, con gli stati cristiani non venne mai meno, e non solo con "l'alleata" Francia. Certo nei periodi di maggiore scontro il flusso commerciale subì provvisorie interruzioni, ma subito dopo riprese il suo corso.
L'attività corsara costituiva un plus qualificante, fonte di introiti di cui poi godeva tutta la popolazione. Si può azzardare a sostenere che l'economia di buona parte delle reggenze dipendesse proprio dalla Corsa.
Innanzitutto le prede alimentari, che nel peggiore dei casi venivano comunque portate nei porti e delle quali fruiva tutta la popolazione, che festeggiava l'arrivo vittorioso delle navi corsare.
Poi le prede di materiale prezioso, come stoffe, mobili, monete d'oro, gioielli, che venivano ripartite tra Pascià, cui spettava tra l'ottavo (ad Algeri) o il decimo (a Tunisi o Tripoli) del totale, un quinto era devoluto alle spese relative a custodia e vendita del bottino, un centesimo alla manutenzione del porto ed un altro centesimo all'Imam del luogo; il resto veniva ripartito tra Raìs e ciurme.
Un'altra e non minore forma di introito dalle scorrerie derivava dal commercio degli schiavi che venivano distinti a seconda che fossero personaggi di rango ragguardevole o particolarmente facoltosi, o semplici villici o soldati.

Nel primo caso il commercio dei riscatti consentiva di fornire un introito sempre regolare, cercando abboccamenti coi familiari delle vittime (e spesso ciò avveniva grazie alla complicità di mediatori “cristiani” che ottenevano una parte del riscatto), e di richiedere una somma rapportata tanto al rango quanto alla ricchezza dimostrata o conoscibile (spesso i catturati simulavano miseria, affinché il riscatto fosse diminuito).
Nel secondo caso tanto gli schiavi fornivano una manodopera gratuita, tanto sulla terra quanto sulle navi come rematori, ma venivano venduti come manovalanza in veri e propri mercati, che avvenivano nelle vicinanze dei bagni penali.
Le donne più belle erano destinate alla concupiscenza dei raìs e le più fortunate potevano aspirare a far parte degli harem dei Pascià.
I bambini venivano educati nella religione islamica alle arti della guerra e della corsa, e molto spesso rinfoltivano i ranghi di giannizzeri e corsari.
Per il riscatto degli schiavi furono istituite delle confraternite caritatevoli, primi fra tutti i trinitari, con il compito di raccogliere elemosine presso gli stati cristiani, e riscattare singoli o gruppi di schiavi. Ovviamente in Barberia costoro godevano di un particolare salvacondotto, ed erano ben visti dai corsari, dato che intavolavano con essi vere e proprie trattative commerciali, volte alla liberazione degli schiavi.
Contrariamente a quanto si pensa, gli schiavi godevano anche di una certa libertà religiosa, tanto che nei bagni penali era consentita anche la presenza di cappellani cristiani, e si manifestava soventissimo una certa diffidenza riguardo alle conversioni degli schiavi.

Ordinamento istituzionale, dai regni arabi ai vassalli dell'Impero Ottomano, fino agli stati barbareschi

L'estrema disgregazione politica degli stati del nordafrica e la decadenza ormai irreversibile degli Almohadi aveva creato negli stati magrebini una situazione di conflitto e di dissidio, nella quale sorgevano e si disfacevano potentati più o meno forti, gli uni contro gli altri in perenne scontro. Di questa situazione estremamente destabilizzata seppero approfittare i corsari, in particolare il Barbarossa, vero e proprio padre fondatore di Algeria, Tunisia e Libia, che progressivamente sostituì, con l'aiuto e sotto l'egida dell'Impero Ottomano, stanco dell'impossibilità di continuare relazioni diplomatiche con regni effimeri, le dinastie con un governatorato istituzionalmente vassallo di Solimano il magnifico. A sancire l'avvenuta "annessione" dell'Algeria, il sultano inviò un primo nucleo di giannizzeri, il corpo scelto dell'impero ottomano, il cui ruolo sarà fondamentale nella futura politica delle reggenze barbaresche. E' da premettere che molti dei potentati dell'africa del nord intrattenevano relazioni diplomatiche anche molto strette con la Spagna, come nel caso di Mullay Assan, tanto che la convenienza dell'impero ottomano di annettere nella sua sfera di controllo dei regni già geostrategicamente importanti, si rivelava vitale anche a livello politico.
Tra l'altro la situazione politica che veniva a crearsi conveniva al Sultano turco, al quale non veniva addossata del tutto la responsabilità del governo di quelle terre certo militarmente importanti, ma economicamente poco produttive. Al Sultano importava il loro ruolo politico e strategico, per sviluppare una politica mediterranea di potenza.
Dal 1587 in poi le reggenze assunsero la vera e propria fisionomia di province autonome dell'Impero Ottomano,

governate da pascià designati secondo un sistema di rotazione triennale.
I compiti istituzionali del pascià erano giurisdizionali e tributari, ma comprendevano principalmente il controllo e la supervisione sulla corsa.
A sancirne ulteriormente la dipendenza dal trono erano i giannizzeri, casta militare autonoma, che costituirono l'aristocrazia militare delle reggenze, che erano raccolti in un'organizzazione chiamata *ogiàk*. L'istituzione militare dei giannizzeri, tradizionalmente suddivisi in orta comandate da un Agà, qui era invece retta in maniera differente con un organismo di comando supremo centralizzato, il *divano*, che controllava l'attività di alta amministrazione degli stati.
Al contrario che in Turchia, ove essi dipendevano economicamente direttamente dal sultano (a sancire ciò il cucchiaio in legno che gli ufficiali portavano sul cappello), nelle reggenze barbaresche i giannizzeri si automantevano mediante gli introiti delle imposte e di una parte delle prede della corsa e l'amministrazione fiduciaria di alcuni terreni per la quale pagavano al Sultano un canone.
A garantire la "proiezione esterna" dei regni barbareschi erano infine i Raìs, i comandanti di un singolo legno o di una ciurma, con la quale scorrerie e saccheggi venivano messi in atto. L'organizzazione dei raìs, la *taifa*, costituiva specularmente l'*ogiàk* dei giannizzeri, tanto come autonomia decisionale, quanto come indipendenza economica. Al vertice della *taifa* era il Pascià, referente istituzionale e rappresentante del sultano. Ben presto i dissidi tra le due corporazioni militari sfociarono in ribellioni aperte, tanto che a Tunisi nel 1590 i giannizzeri affiancarono al Pascià una figura che ne svuotava molte delle prerogative istituzionali, il *dey*, espressione del divano dei giannizzeri, permanendo così al Pascià mere funzioni di rappresentanza.

La gestione del governo e dell'amministrazione precluse al *dey* un controllo sulle attività militari, affidato ad un'altra figura, il *bey*, che potremmo grosso modo paragonare, quanto a funzioni, ad un ibrido tra ministro degli interni e comandante dell'esercito. Il *bey* disponeva di un corpo militare mobile, costituito in forma di carovana, col quale due volte l'anno aveva il compito di percorrere il territorio dello stato e di pacificare le periferie più turbolente.
Ben presto, come era prevedibile, tra il *dey* ed il *bey* sorse un conflitto istituzionale che vide progressivamente l'assorbimento nel secondo delle funzioni del primo, configurandosi il titolo di *bey* come vero e proprio monopolio monarchico del potere, concludendosi questo processo istituzionale nel 1705 con le riforme in tal senso di Husein ben Alì.
In Algeria la strutturazione del potere invece si mantenne secondo gli equilibri amministrativi stabiliti da Istanbul, con quasi un alternanza tra *ogiàk* e *taifa*, con un proficuo rifiuto della personalizzazione del potere (l'agà dei giannizzeri veniva cambiato ogni due mesi, mentre nelle flotte corsare non riuscì più ad emergere una figura di spicco capace di imporre la sua autorità sugli altri, come era avvenuto ai tempi del Barbarossa o di Sinan Pascià).
Un discorso a parte merita il Marocco, che mantenne sempre una spiccata autonomia dall'impero ottomano, dove i raìs potevano indisturbati governare senza doversi confrontare con la corporazione dei giannizzeri, anche perché poi l'ambito operativo dei pirati marocchini non era il Mediterraneo, ove era forte l'interesse strategico ottomano, ma l'Oceano Atlantico.
Nel XVII secolo si potè assistere ad un progressivo distacco delle reggenze barbaresche dal controllo ottomano, dovuto ad una serie di fattori.

Innanzitutto i giannizzeri si erano pienamente integrati nel tessuto socioeconomico degli stati barbareschi, avendo contratto matrimoni ed intrapreso attività economiche indipendenti. Poi all'Impero Ottomano, al cui interno stava avvenendo una trasformazione istituzionale e militare, un controllo strategico delle rotte mediterranee, ulteriormente indebolito dalle nuove rotte oceaniche, era venuto in secondo piano, preferendo il Turco una strategia continentale quasi a carattere difensivo. Inoltre le restrizioni diplomatiche alla corsa iniziarono ad indispettire i raìs, che iniziarono ad operare autonomamente, questa volta però su delega delle medesime reggenze nordafricane. A ciò si aggiunga l'ingresso nello scacchiere strategico Mediterraneo di Inglesi e Olandesi.
La trasformazione delle reggenze in veri e propri regni indipendenti si concluse nel XVIII secolo, e ciò ebbe un riflesso anche a livello militare, disponendo gli stati barbareschi di una propria flotta e di un proprio esercito.

Le navi e le armi

Le basi di partenza delle incursioni (porti, isole e nascondigli)

Le rotte della corsa si basavano principalmente su due direttrici, la tirrenica e la greca. La tirrenica fu la più inflazionata, dato che vi insistevano le rotte commerciali di Spagna, di Firenze e dello Stato Pontificio. Le coste dell'Adriatico settentrionale vennero lasciate in pace dalle incursioni barbaresche non in quanto non costituissero una preda appetibile, ma in relazione al fatto che la guardia di Venezia venne mantenuta sempre altissima ed anzi le poche incursioni che coinvolsero quelle coste avvennero quando i rapporti della Serenissima con gli Stati dell'Italia centro-meridionale erano tesi o addirittura di scontro, avendo la Repubblica allentato volutamente il controllo. Ragion per cui sovente tali rotte venivano battute più o meno frequentemente dai corsari a seconda del mutamento degli equilibri diplomatici che vigevano in un determinato periodo.
Le coste dell'africa settentrionale costituivano un naturale rifugio per le unità dei pirati, composte da teorie di insenature e di piccole baie nelle quali le navi potevano trovare agevole asilo.
Con il trascorrere del tempo e con l'insediamento delle reggenze barbaresche le capitali degli stati nordafricani assunsero la fisionomia di vere e proprie roccheforti corsare, in particolare Algeri e Tunisi. La composizione urbanistica di tali città rispondeva ad un ordine prestabilito abbastanza uniforme che vedeva naturalmente arsenali e cantieri posti sulle rive del mare, di poco staccate dai porti. L'impianto generale rispecchiava quello "concentrico" delle cittadelle medievali,

con il loro intricato reticolo di viuzze strette nelle quali la difesa sarebbe stata più agevole.
Al centro delle Città si trovavano i bagni penali, il cui posizionamento non era casuale, anzi rispondendo all'esigenza di rendere quanto più difficile la fuga a quanti, rischiando la vita, tentassero un'improbabile fuga. Nelle zone vicine alle mura si trovavano i luoghi di culto, mentre in genere la casbah costituiva una propaggine a sé, ben protetta dalle cinta murarie che assicuravano da terra efficacissima tutela da eventuali assalti. Riguardo a queste i rimaneggiamenti e l'opera fortificatoria dei valentissimi architetti ottomani, facevano sì che, pur mantenendo l'antico impianto, tali città rispondessero di volta in volta alle nuove esigenze dell'orceometria.
Riguardo alle capitali barbaresche, gli stati cristiani adottarono a livello urbanistico anche contromisure efficaci, prima tra tutte la costruzioni di forti che ne dominassero i porti. Ciò certo non scoraggiò la corsa, che mutò le basi di partenza nelle diverse calette vicine.
La più imponente opera di fortificazione allestita dagli Spagnoli in funzione anticorsara fu senza ombra di dubbio l'imponente fortilizio del Peňon, che dominava l'intera baia di Tunisi e costituiva una vera e propria spina nel fianco ad ogni velleità barbaresca di riprendere la corsa.
Una volta riconquistate, tali fortezze potevano essere utilizzate dai corsari come avamposti strategici in funzione di una difesa in profondità delle loro capitali.
Ovviamente le basi del Nordafrica non erano gli unici punti di appoggio per i barbareschi. Essi si servivano anche di baie e calette nelle isolette del mediterraneo, oltre ad utilizzare luoghi nascosti della penisola italiana dove si faceva la cosiddetta acquata, l'approvvigionamento di viveri e soprattutto di acqua, dato che i navigli dovevano trasportare il minor carico

possibile, per poter superare in velocità le navi commerciali dei cristiani.
Generalmente le isole maggiori del mediterraneo, Sardegna, Corsica, Baleari fungevano da tappe obbligate perché potessero essere compiute incursioni soprattutto ai danni di Liguria e Spagna, sebbene si preferissero gli arcipelaghi vicini.
Ma soprattutto le piccole isole, come ad esempio quella di Ustica, costituivano l'ideale base d'appoggio per le incursioni barbaresche, in quanto provviste di fonti dove effettuare l'acquata, ed essendo strategicamente ben strutturate, in quanto disabitate ed estremamente isolate. Nel 1700 si cercò di ovviare a questa disagevole e pericolosa condizione, inviando in queste isolette dei nuclei di popolazione, ma ben presto questi furono oggetto di feroci scorrerie di rappresaglia.

Cantieristica ottomana e corsara

Non si può propriamente parlare di una vera e propria cantieristica corsara, sebbene le navi utilizzate da questi ultimi fossero all'avanguardia e strategicamente sempre efficacissime negli scontri di corsa.
L'entroterra degli stati nordafricani era poverissimo di legname e le flotte che effettivamente presero il mare non avrebbero mai potuto essere allestite con il solo legno dei palmeti. In realtà tanto le prede delle incursioni furono riadattate oppure se ne trassero i materiali per la costruzione di nuove navi quanto i rifornimenti di legname furono garantiti principalmente dall'impero ottomano, ed in secondo luogo dalla Francia.
I cantieri navali dei barbareschi si trovavano nelle vicinanza delle Capitali degli stati e potevano valersi dell'opera dei più formidabili artigiani navali, che venivano addirittura ingaggiati dall'estero, e di una manodopera praticamente gratuita, costituita dagli schiavi che abitavano i bagni penali. In

particolare Algeri disponeva di un vero e proprio arsenale, situato ad est della città, nel quale l'attività frenetica di artigiani ed esperti di architettura navale era ben vigilata dagli spagnoli dalla fortezza del Peňon.

Fisionomia delle flotte
Fuste, galere, sciabecchi, brigantini e velieri: una tendenziale evoluzione?

Le squadre navali dei barbareschi erano incentrate prevalentemente sulla galera, una nave che aveva fatto la sua comparsa nel mar Mediterraneo già all'inizio del XIV secolo.
Era questa una nave dal profilo basso lungo e basso, mossa a remi e da due vele latine triangolari, poste su due alberi, il trinchetto come maestro ed il marabutto, l'assenza del quale e le ridotte dimensioni trasformavano la galera in fusta. Tutte le navi corsare, al contrario di quelle occidentali, erano nella concezione molto più semplici e lineari, essendo al minimo limitate le sculture lignee e gli abbellimenti di alta ebanisteria che caratterizzavano le navi cristiane; ciò era dovuto ad un duplice motivo, strategico e culturale: quello strategico era quello di limitare i costi delle navi per predisporne un numero maggiore a minor prezzo, quello culturale era il divieto religioso per i corsari islamici di raffigurare forme umane, preferendo tutta l'altre islamica le decorazioni geometriche o naturalistiche.
Le galere barbaresche disponevano di una duplice castellatura, l'al-quasar, l'una posta a poppa, dove si disponevano il raìs e la sua guardia, con gli ufficiali, e l'altra a prua, costituita da due rambate affiancate, sulle quali si disponevano i picchieri pronti a difendere la propria navi dagli assalti del nemico e dalle quali a loro volta avrebbero potuto compiere arrembaggi.

Su ciascun bordo, al disopra della teoria dei remi vi era un lungo e stretto ballatoio, detto balestriera, sul quale si disponevano dapprima i balestrieri e gli arcieri e poi gli archibugieri.
Le due file di banchi dei rematori erano divise da una corsia dove stazionavano gli alguazil, i sorveglianti (da cui il nostro aguzzini), che dovevano sferzare i rematori per battere il tempo di voga.
La galera era dotata di un rostro di metallo grazie al quale avrebbe potuto sfondare la carena della nave avversaria qualora fosse passata indenne dal fuoco delle bordate.
L'armamento era costituito da tre o cinque pezzi prodieri, che costringevano i comandanti ad un fuoco esclusivamente diretto, dovendo questi ultimi aggiustare la mira con complesse manovre del timone.
Sottocoperta trovavano posto le vettovaglie indispensabili alla sopravvivenza minima, dato che la galea barbaresca traeva il suo punto di forza proprio sull'agilità e la facilità di manovra. Fu questo il motivo per il quale non venivano sovraccaricate con artiglierie e grosse scorte di acqua (e questa la necessità per le cosiddette acquate).
L'introduzione di velieri, la cui propulsione era condizionata esclusivamente dallo stato dei mari e dei venti,e che potevano montare anche sui bordi batterie di artiglieria, portò alla creazione tanto da parte corsara quanto da parte occidentale alla ideazione di ibridi che spesso ebbero una notevole fortuna.
La galeazza, la punta di diamante delle flotte mediterranee occidentali, era una galea più tozza e più grande, con un bordo sopraelevato che consentiva anche l'impiego di artiglieria di fiancata, mossa tanto da remi quanto da tre alberi a vela latina, con una castellatura più massiccia. L'introduzione rivoluzionaria dell'artiglieria di fiancata ne faceva un formidabile strumento di contrasto alle galee corsare, che

qualora avessero azzardato un arrembaggio o uno speronamento, sarebbero state investite dalla gragnola dei colpi di bordo, con il rischio di colare a picco.
Il galeone era una galeazza a velatura quadra priva di remi e con una castellatura ancora più alta e massiccia, impiegato soprattutto nella navigazione oceanica.
Alla galeazza i corsari risposero con lo sciabecco, una galea a propulsione velica di randa, trinchetto e marabutto, che all'occasione poteva essere anche mossa da remi. Lo sciabecco soppiantò la galea soprattutto dal XVII secolo in poi.
Brigantini e velieri non vennero utilizzati dai corsari del Mediterraneo, ma furono preferiti nella corsa oceanica. Ciò non esclude che i corsari, soprattutto quelli di origine olandese o inglese, si siano serviti di velieri nel corso delle scorrerie, preferendo le vele quadre ed il fuoco di fiancata alle pericolose manovre di galee e sciabecchi.
Non si può dunque parlare di una evoluzione delle navi corsare, la cui fisionomia rimase per tre secoli quella delle navi medioevali. Certo furono adottai degli accorgimenti tecnici ed introdotte delle novità soprattutto con l'avvento dell'artiglieria navale, ma per tutta la storia della corsa la galea continuava a costituire il nerbo delle flotte corsare.
La flotta-tipo dei barbareschi poteva variare da due o tre galee ad una vera e propria squadra di 20-30 navi per le operazioni principali, la cui composizione era notevolmente varia, tra sciabecchi, fuste, galere, navi onerarie e navi eventualmente catturate.
Un elemento che costituisce un punto strategico a vantaggio delle flotte cristiane era costituito dalla composizione dei forzati ai remi: mentre i corsari adoperavano esclusivamente schiavi cristiani, che spesso si rivoltavano agli aguzzini ribaltando le sorti degli scontri navali (celebre fu il caso di Lepanto, dove la ribellione dei rematori cristiani contribuì alla

rotta del settore centrale dello schieramento ottomano), i cristiani adoperavano o un equipaggio misto (che avrebbe causato in caso di ribellione insanabili dissidi tra quanti, mussulmani, volevano tornare in Barberia, e forzati cristiani, che volevano riparare altrove) o un equipaggio di condannati cristiani che all'occorrenza sarebbero potuti essere liberati ed impiegati come soldati.

L'artiglieria navale

Un ulteriore aspetto che differenziava le flotte cristiane da quelle corsare era costituito dall'artiglieria navale, dovendo essere nelle navi corsare quest'ultima limitata ai tre-cinque pezzi di prora.
Questi pezzi erano generalmente una o tre pietraie centrali, il cui tiro avrebbe potuto infliggere seri danni alla nave avversaria sebbene il fine dell'assalto corsaro non fosse certo quello di colare a picco le navi, ma quello di prenderle quanto più integre possibili e di catturarne gli equipaggi.
Ai lati le petriere da mascolo venivano affiancate da falconetti e colubrine, più piccole e precise delle petriere, con le quali si sarebbero potuti infliggere danni mirati alle navi nemiche.
Il munizionamento era finalizzato soprattutto ad infliggere il maggior danno possibile agli equipaggi piuttosto che alle navi, e consisteva in palle ramate o incatenate, preferibilmente di piccolo calibro. Al minimo veniva impiegato il munizionamento incendiario, molto rischioso e poco utile ai fini dell'arrembaggio.

Le unità catturate

La sorte delle unità catturate dai corsari era decisa in base al fatto se dovessero essere reimpiegate a loro volta nella guerra di corsa oppure di essere utilizzate per la costruzione di nuove imbarcazioni. Nel secondo caso, inizialmente, la nave veniva spogliata da ogni carico di valore, per poi essere condotta nei cantieri della Barberia, dove veniva smantellata ed il legname della quale utilizzato per l'allestimento di navi più utili alla corsa.
In particolare erano ritenuti estremamente pregiati i cordami, dei quali gli artigiani di Barberia, per scarsezza delle materie prime, erano privi.
La medesima sorte toccava alle unità militari prese prigioniere. I pezzi di artiglieria venivano reimpiegati o sulle navi corsare o nella difesa delle fortificazioni (da qui si spiega l'estrema eterogeneità delle artiglierie che difendevano le mura di Tunisi), mentre le navi opportunamente spogliate e smantellate. Qualora invece fosse stata mantenuta nella flotta corsare, le venivano tolte solo quelle dotazioni ritenute inutili al fine per il quale sarebbero dovute essere utilizzate.

Armamento individuale ed "uniformologia"

Non si può propriamente parlare di un'uniformologia per le unità corsare: la differenziazione e l'eterogeneità ricadevano anche su abbigliamento ed equipaggiamenti, che molto spesso erano costituiti a prede tolte a soldati spagnoli, veneti, ecc. che venivano riattate dai barbareschi.
Un comune elemento era comunque costituito da un equipaggiamento leggero, dovendosi tanto i corsari muoversi

con agilità sulle navi (tra manovre ed arrembaggi) così dovendo compiere scorrerie rapide ed incisive a terra.
Da qui lo scarso impiego di corazze e protezioni che non si limitassero a celate o barbute per proteggere il capo mantenendo sgombra la visuale.
Dall'altro lato giannizzeri e raìs tenevano molto a distinguersi dalla massa dei marinai (gli schiavi avevano un cappello rosso ed un giubbotto, detto gabbana, per i periodi di freddo), adottando una propria uniformologia che grosso modo ricalcava quella di terra. Il colore delle uniformi dei giannizzeri imbarcati sulle navi era il blu scuro, a cui accompagnavano dei copricapo meno evidenti di quelli oblunghi adottati sulla terraferma. L'equipaggiamento individuale era tuttavia comune, consistendo in un coltello a falcetto, il bichaq, ed in un archibugio a cui spesso si accompagnava una pistola ed una spada per gli ufficiali. Anche i marinai erano armati con archibugi o carabine, anche se non mancavano balestre ed archi corti, che continuarono ad essere efficacemente utilizzati per tutto il corso del XVI secolo. La dotazione di armi da fuoco corte era peculiare nei raìs, che, accanto alla scimitarra ed alle pistole, amavano dotarsi di un formidabile coltello ricurvo, lo jambiya. L'uniforme di raìs e degli ufficiali corsari era molto varia e composita, unificata dall'utilizzo del tradizionale turbante turco, che nel caso dell'Ucciallì compriva il capo roso dalla tigna. I corsari che assursero al rango di ammiragli delle flotte ottomani, in tutte le raffigurazioni che li rappresentano, indossano i vestiti sfarzosi degli alti comandanti militari turchi, simbolo di una distinzione e di un rango riconosciuto dal Sultano a uomini di valore.

La strategia

Dagli assalti alle singole navi al blocco commerciale

Alla fine del 1400 la strategia seguita dai pirati era esclusivamente quella dell'arrembaggio ad unità singole. In seguito all'introduzione di nuove strategie navali da parte dei corsari e soprattutto dell'utilizzo delle artiglierie da parte di questi, vennero introdotte nuove modalità di approccio e di scontro, che costituirono la cifra peculiare della strategia barbaresca.
I singoli appostamenti ed inseguimenti ben presto cedettero il passo a vere e proprie operazioni navali, nelle quali la composizione e la strutturazione delle flotte barbaresche costituivano l'elemento peculiare che colmava il gap con le navi europee, pur tecnicamente superiori.
Per quanto ben armate le navi commerciali, non disponendo della capacità di manovra propria delle navi barbaresche, venivano ben presto sopraffatte, circondate ed arrembate.
Con l'avvento della corsa una più organizzata e meticolosamente predisposta strategia dei corsari fu la causa del balzo in avanti della strategia navale occidentale.
I paesi europei introdussero allora la navigazione in convoglio, strategia che durò fino alla teorizzazione della guerra sottomarina nella seconda guerra mondiale.
In questo modo le navi occidentali, meglio armate e più organizzate avrebbero potuto avere quel margine di sicurezza che la navigazione solitaria non consentiva.
Come contromisura i barbareschi a loro volta aumentarono la consistenza delle flotte, che alla fine del XVI secolo potevano ben concorrere con quelle degli stati mediterranei.
Nel corso di questo secolo ed all'inizio del successivo le flotte barbaresche riuscirono a costituire una vera e propria forza

navale, capace di attuare anche un vero e proprio blocco commerciale ai danni di un paese nemico.
Si potevano addirittura bloccare le rotte commerciali, costringendo il nemico ad un dispendioso utilizzo di risorse che sarebbero potute essere altrimenti impiegate.
Alle piccole incursioni che avevano caratterizzato la pirateria saracena, ben presto si sostituirono delle operazioni anfibie in grande stile, come quelle mirabilmente compiute dal Barbarossa ai danni delle coste italiane. Non più le singole ciurme facevano tappa per l'acquata, esponendosi al rischio di essere intercettate da gruppi di armati e distrutte. La nuova strategia comprendeva una vera e propria proiezione di corpi militari consistenti, compresi i giannizzeri, aventi una capacità militare tale da poter conquistare piccole piazzeforti della costa ed a spingersi molto in profondità nell'entroterra.
Le manovre navali continuarono ad essere basate sulla velocità e sull'arrembaggio, disponendo le unità corsare esclusivamente di una valentissima artiglieria di prua con la quale sconquassare la nave bersaglio, ancorarla col rostro e coi ramponi e procedere agli arrembaggi.
Le veloci manovre delle flotte corsare concedevano ai difensori spazi e tempi minimi per una reazione: la precisione delle artiglierie e la di esse forza dirompente sarebbe dovuta essere impiegata esclusivamente nel momento opportuno, trascorso il quale il destino della nave arrembata era quasi sempre segnato.
La scorreria rispecchiava tanto nelle modalità quanto nei fini le manovre navali, essendo caratterizzata da un tempo assai contingentato e da una meticolosissima preparazione, che la precedeva anche di diversi giorni.
Generalmente era strutturata in quattro fasi. Nella prima, che avveniva prevalentemente nelle ore notturne, la flotta corsara si avvicinava alla costa, cercando di non essere vista. Nella seconda avveniva lo sbarco prevalentemente in calette e baie

nascoste, alle prime luci dell'alba. Rapidissimamente i corsari penetravano nell'entroterra, saccheggiando i contadi e prendendo dalle masserie prigionieri e scorte alimentari. Quando l'obiettivo era invece una Città, si puntava direttamente al centro ed ai luoghi dove la popolazione si sarebbe potuta nascondere, e si bloccavano le porte d'accesso della Città, affinché non avvenissero fughe precipitose.
Dopo aver opportunamente razziato e ripulito ogni angolo della Città, i corsari riguadagnavano rapidamente il mare, dove, sulle navi, veniva redatto un preciso verbale di come era avvenuta la razzia e delle prede materiali ed umane che erano state catturate.
Il tutto doveva avvenire in un brevissimo spazio temporale, per non permettere una riorganizzazione militare dei centri circostanti e non far mobilitare le truppe dei presidi. Anche per questo la segretezza e la clandestinità erano elementi fondamentali per la buona riuscita di una scorreria.
Le contromisure strategiche predisposte dalle flotte occidentali furono tanto a livello di strategia navale quanto di protezione delle coste.
Per quanto riguarda il primo aspetto furono inizialmente introdotte delle modificazioni alle galere, predisponendo a prua e a poppa dei castelli che certo appesantivano il profilo delle navi ne rendevano più disagevole la manovra, ma che consentivano una difesa di artiglieria a 360°. Queste galere modificate costituirono in un certo senso i prototipi delle galeazze, nelle quali fu addirittura predisposto un fuoco di fiancata, e quindi alzando di un piano la struttura dell'intera imbarcazione.
Il fuoco di fiancata serviva ad infliggere alla nave corsara danni rilevanti, prima che queste potesse arrivare ad una distanza tale da iniziare l'arrembaggio. Certo l'obiettivo di distruggere la nave nemica on veniva quasi mai conseguito, ma molto spesso

il fuoco di sbarramento induceva l'equipaggio corsaro a desistere dall'arrembaggio.
L'introduzione dei velieri per la navigazione oceanica ed il loro utilizzo occasionale anche nel Mediterraneo permise ai corsari una certa ripresa delle manovre navali ed una certa superiorità tattica soprattutto nei momenti di bonaccia. In tali occasioni i velieri, per quanto ben armati, rimanevano in balia degli assalti barbareschi, ove le navi di questi ultimi erano principalmente mossi a remi. Galere e galeazze pertanto continuarono ad essere adottate dalle flotte occidentali fino al XIX secolo, in funzione anticorsara.
A livello di difesa della costa vennero costruiti i citati torrioni di avvistamento, generalmente costituiti da una cinta muraria a pianta quadrangolare (le più antiche, risalenti al XV secolo sono a pianta circolare) alta fino a 10 metri. All'interno la torre era divisa a tre livelli, congiunti mediante una scala prevalentemente in legno. Nel livello più basso erano i magazzini, che consentivano un'autonomia delle torri anche di diverse settimane, nell'intermedio gli alloggiamenti per i soldati (che variavano dalle 5 fino alle 10 unità, stipendiati dalle comunità circostanti) ed in quello superiore le armi ed il fuoco, col quale venivano segnalate per tempo le eventuali incursioni.
L'accesso avveniva tramite una porta posta al livello intermedio ed avveniva generalmente mediante una scala di corda retraibile.
A meno che tali torri non venissero deliberatamente diroccate dai cannoni, esse potevano resistere autonomamente per tutto il tempo dell'incursione e costituivano una vera e propria spina nel fianco alle operazioni di sbarco corsare.
La tempestiva comunicazione fra le torri e fra torri ed entroterra consentiva una rapida individuazione della zona di sbarco, atta ad adottare prontamente contromisure militari e a

consentire alla popolazione delle campagne di nascondere masserizie di valore e preziosi e rifugiarsi nei castelli.
Talora veniva predisposto un contingente di uomini a cavallo, i cosiddetti “cavallari”, che avevano il compito di perlustrare le coste e di collegare le torri di avvistamento, all’interno delle quali avvenivano i turni di riposo.
In modo combinato alle torri vi era anche una costante attività di sorveglianza delle coste sottoposte alle incursioni, attuata da piccole flottiglie che, nel caso, potevano anche ingaggiare uno scontro con le navi corsare. In questo senso si adoperarono gli spagnoli a Napoli ed in Sicilia, lo Stato Pontificio e la Repubblica di Venezia, grazie al cui costante controllo l’Adriatico era quasi del tutto esente da incursioni, prova ne sia il fatto che le torri difensive diventavano sempre più rade già nella Puglia settentrionale, fino a scomparire nelle Marche.
Contemporaneamente al sistema delle torri e del pattugliamento navale delle coste, furono rafforzati i forti e le cittadelle costiere e si intraprese, soprattutto sotto Carlo V e Paolo III, un’opera di fortificazione delle mura di cinta delle Città e di costruzione di nuovi castelli, improntati ad una difesa da assedi di artiglierie, come si nota dalla strutturazione dei nuovi bastioni a cuspide aggiunti a preesistenti strutture o costruiti nei nuovi forti.
Tra i più efficaci metodi di contrasto alla corsa fu la controcorsa occidentale, messa in atto soprattutto da ordini cavallereschi riadattati a tale scopo, col compito non solo di contrastare la corsa barbaresca, ma di compiere incursioni nei territori dei barbareschi.
La corsa occidentale non può certo essere paragonata a quella barbaresca (secondo una semplicistica teoria storiografica, che parte da una strumentalizzazione della più articolata chiosa di Braudel), quanto a portata e a modalità strategiche, ma fu sempre messa in atto con fini di rappresaglia, che solo in un

paio di casi si macchiò di eccessi sanguinari. Cosa che invece nella corsa barbaresca costituiva la regola.
Un'altra contromisura fu l'intervento diretto da parte della Spagna direttamente nei territori dei barbareschi e la costituzione negli stessi di fortilizi e di enclave grazie ai quali la corsa poteva essere controllata.
Già questi elementi devono portare a ritenere che a livello militare la corsa barbaresca sarebbe potuta essere facilmente debellata e fu tenuta in vita esclusivamente a fini diplomatici, tanto che si afferma che l'occidente con una mano combatteva i corsari e con l'altra ne garantiva la sopravvivenza, financo sovvenzionandola.
A margine l'attività diplomatica, che soprattutto nei secoli XVIII e XIX, si può paragonare grosso modo alla stipula da parte degli stati occidentali di una sorta di "assicurazione" contro la corsa, pagata agli stati barbareschi.

La partecipazione ed il contributo di pirati e corsari agli scontri navali dell'Impero Ottomano

Nel corso del XVI secolo le flotte corsare di affiancarono a quella ottomana fino a sostituirla. Le operazioni navali condotte dagli ottomani erano affidate sin dalla fine del XV secolo ad ammiragli provenienti dal corpo dei giannizzeri, che dovevano spesso costruirsi in fretta un'esperienza ed un'abilità nella manovre navali.
Gli ottomani, molto più elastici degli occidentali quanto ad approccio strategico, ben presto si accorsero di una nuova casta di strateghi del mare, nati nel mare ed esperti di strategia navale, grazie alla cui perizia avrebbero potuto mettere facilmente in scacco qualsiasi flotta occidentale, ancora legata

ad un'antiquata concezione strategica risalente all'epoca romana.
Tale casta affiancò fino a sostituire i comandi navali ottomani, tanto che il massimo grado dell'ammiragliato fu affidato dal Sultano nel XVI secolo prevalentemente a corsari.
Innanzitutto il Barbarossa nel 1533, ma anche Lucciallì il tignoso, che ricoprirono l'alto incarico a distanza di 37 anni, e poi il barone Cicala alla fine del secolo, si alternarono al comando delle flotte ottomane dimostrando tanto il genio militare dei cosiddetti rinnegati, quanto un'indiscutibile comune perizia nel saper ribaltare situazioni drammatiche a loro favore.
Un esempio di ciò può essere riscontrato nella battaglia di Lepanto, durante la quale 2/3 della flotta ottomana era composta da corsari, i quali tra l'altro molto prudentemente esitavano ad ingaggiare battaglia con la flotta collegata. Mentre la flotta cristiana si presentava in un blocco compatto sotto un unico comando, quella ottomana rispecchiava una distinzione tra corsari e marinai che si rivelerà fatale.
Alla disfatta dell'ardimentoso e guascone Alì Pascià, che fungeva da contr'altare alla spagnolesca indole di Don Giovanni d'Austria, seguì la fuga del Lucciallì, che riuscì miracolosamente a scampare dalla cattura, dimostrando Lepanto al Sultano l'errore di aver affidato il comando della flotta ad un giovane esponente, seppur valoroso, della casta nobiliare, idolo dell'harem, datosi che avrebbe sin dall'inizio dovuto questi affidare il comando ad un corsaro.
In effetti i corsari diedero a Lepanto prova di un inaudito coraggio e di una perizia nelle manovre che mise in seria difficoltà le ali dello schieramento cristiano. La fortunosa uccisione di Mohamed Scirocco da parte dei veneti e quella di Alì Pascià da parte degli spagnoli sancì il punto di svolta della battaglia, durante la quale i cristiani furono costretti ad

impiegare le retroguardie dei cavalieri di Santa Croce in sostegno delle navi del Doria, messe in seria difficoltà da una manovra diversiva di Ucciallì che spezzò in due lo schieramento genovese, posto sulla destra. Dall'altro lato Scirocco seppe volgere a proprio vantaggio il fatto di trovarsi inchiodato tra costa e centro dello schieramento, dove avveniva il più classico degli scontri frontali, riuscendo con una manovra ardita ad infiltrarsi nei fondali bassi fino a ferire il comandante Barbarigo nella sua stessa ammiraglia.
Fu forse solo l'intercessione divina a salvare la flotta cristiana da quella che rischiava di trasformarsi in una rotta, essendo incerto quasi fino all'ultimo l'esito della battaglia navale.
Le uniche manovre navali avvennero infatti su iniziativa dei corsari, costringendo i validissimi comandanti cristiani a contromisure fortunatamente conclusesi a loro favore.
Ma già in precedenza, nello scontro del 27 settembre 1538, il Barbarossa, decisivamente aiutato da una mossa inspiegabile di Andrea Doria, aveva inflitto alla flotta collegata di Venezia e del Papa una cocente sconfitta al largo dell'isola di Santa Maura. Tanto Solimano quanto Selim II seppero affidarsi alla perizia corsara nelle operazioni navali, rinnovando la fiducia certo a personaggi di discutibile moralità, ma di abilità non comune.
La battaglia di Lepanto di certo pose fine ad ogni velleità ottomana di potenza navale, non solo per il fatto che venne distrutta una flotta imponente, ma poiché sancì la battuta d'arresto dell'espansione ottomana nel Mediterraneo, che i turchi riuscirono solo per breve tempo a riprendere con la conquista di Creta. Ciò tuttavia non significa che i corsari non riuscirono più a riprendersi, anzi dimostrarono nei mesi immediatamente successivi alla sconfitta di saper ricostruire dal nulla una flotta capace di dare filo da torcere agli stati cristiani, senza eccessivo dispendio per le casse del Sultano.

Gli scontri che in seguito avvennero debbono essere tuttavia ricondotti esclusivamente ad una strategia navale corsara, pur disponendo i barbareschi di un'inequivoca consistenza numerica delle flotte. Dopo Lepanto si può assistere ad un progressivo iato tra flotta ottomana e flotte corsare, che corrisponde alla trasformazione istituzionale delle reggenze dell'Africa del Nord. Dopo Lepanto venne meno quella quasi identificazione tra flotta corsara e flotta ottomana che aveva caratterizzato ai danni degli stati cristiani tutto il secolo d'oro della corsa.

PARTE SECONDA
Breve storia della corsa

Secolo XVI (il “secolo d’oro” dei corsari)

Possiamo dunque far risalire il momento scriminante della nascita della pirateria barbaresca così come da categorizzazione storica agli ultimi anni del 1400, allorquando la Sublime Porta, da poco uscita dal mortale pericolo della guerra di successione “domestica” seguita alla morte del Maometto II, tra i suoi due figli Bajazeed e Jem, reiniziò con rinnovato vigore la sua politica di espansione mediterranea. Nella persecuzione della Grande Jihaad, alla base del pensiero militare mussulmano, la stirpe ottomana, che aveva dopo lunghe lotte ormai conseguito la supremazia sugli altri popoli di religione islamica, iniziò dapprima timidamente nell’assedio di Costantinopoli del 1453 e poi in grande stile nel 1480 ad Otranto, a fare un uso strategico del potere navale, della cui importanza i popoli di religione islamica, pur non avendo una tradizione di marineria paragonabile a quella dei regni cristiani, avevano perfettamente compreso la portata sin dai tempi delle Crociate.
Non protendo competere allo stesso livello delle flotte cristiane quanto ad organizzazione, modernità del naviglio e strategia navale, gli strateghi turchi dovevano escogitare un espediente non solo per contrastare con poco dispendio di risorse e con efficacia le forze nemiche, ma per proiettare una forza militare in profondità tale da paralizzare i traffici commerciali nel Mediterraneo, essenziali alla sopravvivenza economica delle Repubbliche marinare prima, i principali rivali dei turchi in quel periodo, e degli stati rivieraschi poi.

Come aveva evidenziato il pur effimero scontro di Saseno del 1481, un confronto “in grande stile” tra le flotte turche e quelle cristiane si sarebbe concluso con la sicura prevalenza di queste ultime.
L’intuizione strategica che allora balenò in mente agli ammiragli turchi fu di una semplicità geniale:
ricalcare sul mare l’approccio strategico indiretto che sulla terra aveva loro consentito di impegnare con poche forze irregolari i contingenti molto più consistenti, per poi isolarli e colpirli separatamente. Significava cioè compiere con navi corsare, che pur nei secoli precedenti avevano operato in endemiche scorrerie sui territori cristiani, ma di portata limitata e prive di rilevanti riflessi militari, a parte le imprese dei saraceni di Saba, uno stillicidio delle rotte commerciali da un lato, la possibilità di compiere scorrerie anche in profondità, devastando porti soprattutto tagliando la catena logistica dei paesi nemici, ed ingaggiando battaglia con una tecnica spregiudicata delle flotte militari cristiane. Come sempre i capi militari islamici seppero non solo fare ottimo tesoro dell’esperienza e delle strategie occidentali, ma applicarle con mirabile efficacia su un teatro di operazione che potremmo senza esagerare definire come teatro militare in grande scala.
L’iniziale carenza di marinai addestrati ad una moderna tecnica navale (siamo in piena epoca di transizione, in cui le galee stanno progressivamente abbandonando l’uso dei remi per passare alla navigazione a sola vela) fu ben presto risolta attraverso il reclutamento di un primo nucleo di uomini, attinti prevalentemente tra gli spagnoli mussulmani che avevano subito la cacciata da parte dei cattolicissimi Re nel 1492 e che dall’Andalusia si erano rifugiati nelle coste nordafricane, dove trovarono una sorte peggiore di quella che avevano subito nella penisola iberica, essendo qui spogliati e gabbati da quei fratelli

mussulmani che dovevano accoglierli, indi poi per finire da predati in predatori, amalgamandosi a predoni locali ed a pirati.
Il primo ad accorgersi dell'anomalo intensificarsi delle scorrerie fu Papa InnocenzoVIII, che nel 1486 predispose una galera che imbarcava 200 soldati, col compito di vigilare le acque tra il Circeo e l'Argentario alla quale si sostituì nel 1500 uno squadrone composto da 1 fusta e 2 brigantini.
Ai turchi, sfumata l'occasione di prendere l'Italia dal mare, non rimaneva che consolidare le proprie posizioni nelle Isole greche dell'Adriatico e dello Ionio, alle spese soprattutto di Venezia. Da un'isola veneta, Santa Maura, partivano le scorrerie di Kemal Rais (Camalicchio), che falcidiavano le coste del Regno di Napoli. Con ciò che rimaneva del naviglio allestito da Alessandro V per la crociata del luglio 1502, volta a riconquistare Costantinopoli, i cristiani assediarono Santa Maura, la espugnarono ed impiccarono Camalicchio ed i suoi ai merli della fortezza, costume che ricorrerà periodicamente nella guerra di Corsa nel Mediterraneo.
Nonostante la momentanea sconfitta, le scorrerie turche non vissero una battuta d'arresto, ma continuarono per tutto il decennio, spingendosi fino alla Liguria (sacco di Diano Marina nel 1508), ed arrivando financo fino ad Ostia, alle porte di Roma.
La triste genia dei pirati poteva già in questo periodo dividersi in due tronconi "etnici":

1. Quella turca "tout court" che infestava l'Adriatico, lo Ionio ed il Mediterraneo Orientale;
2. Quella barbaresca, cioè proveniente dai paesi dell'Africa del Nord, che interessava i mari Tirreno, Ligure e Mediterraneo Occidentale, da Gibilterra fino al Golfo di Taranto, e che ben presto soppiantò la pirateria turca, assorbendola.

Per far fronte al pericolo di tali assalti, gli stati cristiani, in particolare il Regno di Napoli, predisposero una serie di torri di avvistamento, che segnalavano alle fortezze ed alle popolazioni dell'entroterra, l'arrivo delle vele piratesche, di modo che le prime predisponessero le difese in maniera rapida ed idonea, ed i secondi altrettanto celermente nascondessero le masserizie e si rifugiassero nelle Città e nei Paesi che in quegli anni videro la fioritura di un nuovo tipo di fortificazione, soprattutto le città portuali e quelle che si affacciavano sul mare.
Il primo pirata che conquistò l'attenzione del Sultano fu Kurtògoli, il cui esercito, forte di 30 navi e 6000 uomini, aveva operato nel Tirreno. Riuscì a spadroneggiare per quasi dieci anni, ma la misura fu colma quando intaccò le rotte di rifornimento marittimo di Genova (16 aprile 1516, 16 bastimenti carichi di grano furono intercettati e catturati), finendo per minacciare le campagne dell'entroterra laziale e toscano, prive della vitale copertura marittima.
Papa Leone X, temendo per la stessa Roma, presto rafforzò la squadra navale di Civitavecchia, assegnando a Paolo Vettori il comando di 4 brigantini e 3 galere, nonché imponendo estenuanti turni di guardia sulle spiagge dei litorali alle milizie locali, sebbene questa forza fosse insufficiente a contrastare le 23 fuste e 4 galere dei pirati tunisini. Cercò altresì di allestire un'ennesima lega contro il turco, adoperandosi a livello diplomatico in tal senso ed ottenendo solo una risposta da Genova e dalla Francia, principalmente colpite dall'attività piratesca nel tirreno, le quali predisposero una flotta al comando di Andrea Doria (6 galere e 3 galeoni francesi e 8 galere genovesi) che, aggiungendosi alla flotta di Vettori, componevano una squadra navale di 19 galere, 3 galeoni, 2 brigantini e 24 vele d'appoggio, che puntarono a stanare Kurtògoli nella sua base di Biserta, il cui sovrano, per timore dell'espansionismo ottomano aveva accettato la convivenza coi

pirati. L'attacco si rivolse principalmente contro le navi ormeggiate, ma non si riuscì a catturare Kurtògoli, il quale per poco non riuscì a catturare il Papa in persona, che il mattino del 28 ottobre 1516 era uscito a caccia nei pressi del lido di Lavino.
Fino a metà settembre 1518 tanto Vettori quanto Doria si affannavano a vigilare le coste tirreniche da un nuovo celebre pirata, Kaìd Alì (Gaddalì), che aveva sostituito Kurtògoli, chiamato da sultano a comandare tutta la flotta turca, nelle scorrerie nel Mediterraneo. Gaddalì riuscì a sconfiggere Vettori ed a catturarlo, lasciando il solo Andrea Doria e le sue 4 galere a contrastare le scorrerie barbaresche. Doria riuscì a catturare Gaddalì, che fu imprigionato a Pianosa, dove morì di rabbia vari anni dopo. Il Vettori, riscattato da ben 6000 ducati d'oro nel 1519, l'anno seguente dovette accorrere a Rodi con 3 galee, in soccorso del Gran Maestro dei cavalieri di Malta Fabrizio del Carretto, che stava guidando l'ennesima disperata difesa dell'isola dagli assalti turchi, questa volta guidati da Kurtògoli in persona. Alla flotta pontificia, forte di 250 uomini, oltre agli equipaggi delle 3 navi, si aggiunsero 17 legni francesi, con i quali riuscirono a distruggere la flotta di Kurtògoli.
La momentanea vittoria fu mutilata dalla comparsa del nuovo temibile Sultano di Costantinopoli, succeduto a Selim, Solimano II il magnifico, il quale riuscì il 24 dicembre del 1524 a conquistare Rodi, a prezzo di 40000 uomini caduti durante l'assedio, soprattutto impegnando gli stati cristiani nella guerra di corsa nel Tirreno ed alienando a Del Carretto ogni aiuto.
Solimano il magnifico ne comprese appieno l'efficacia strategica e ne fece utilizzo amplissimo durante le sue campagne di guerra. Da un lato impegnava le flotte cristiane nella guerra di corsa, dall'altro poteva occuparsi indisturbato

dell’assedio e della conquista delle isole-capisaldo rimaste agli stati cristiani.
Nel 1522 salì sul Soglio di Pietro Adriano VI, mentre in Europa divampava la guerra tra Carlo V e Francesco I. La riuscitissima scorta navale al papa spagnolo predisposta dal Vettori e dal capitano spagnolo Juan de Velasco servì a ben poco, visto che dopo nemmeno un anno Adriano Vi morì e gli successe Clemente VII.
Orbati della guida di Gaddalì, i pirati si erano rivolti al pirata Sinam da Smirne, giudeo rinnegato, che con una flotta di 34 fuste aveva ripristinato la situazione strategica dei tempi d’oro di Gaddalì.
Ma nel cupo firmamento piratico stava già sorgendo l’astro funesto di Kair-Ed-Din, figlio di un greco rinnegato di Metellino, che passerà alla storia col nome di Ariadeno Barbarossa, che in pochi anni riuscì con l’aiuto del fratello Cruccio (che il 15 maggio 1518 fu catturato ed ucciso dagli spagnoli) a conquistare la supremazia in Berberia, prima a Gerba e poi ad Orano, a spese soprattutto della Spagna. Si istaurò tra il Barbarossa e Solimano il Magnifico un sodalizio che caratterizzerà tragicamente tutto il secolo, iniziando tale sciagurata intesa con l’annessione di Algeri e dei territori circostanti all’impero Ottomano, dei quali il pirata fu nominato Bey.
Nel 1526 ebbe inizio uno scontro epico tra il Barbarossa, spostatosi dal Mediterraneo Occidentale al Tirreno, ed Andrea Doria, chiamato da Clemente VII a sostituire il Vettori, morto il 26 maggio, alla guida della marina pontificia. Doria poteva contare inizialmente su 8 galere e 4 brigantini, alle quali si aggiunsero altre 2 galere di rinforzo a cause delle incursioni del Barbarossa nella Maremma; con esse riuscì ad infliggere ad Ariadeno Barbarossa una sconfitta cocente, catturando 15 navi

e la maggior parte del bottino. Barbarossa miracolosamente scampò alla cattura.
Dopo la calata dei lanzichenecchi e l'atroce sacco di Roma del 1527 Doria passò ai francesi, dai quali presto si staccò per passare al soldo degli spagnoli di Carlo V, l'anno successivo, ed il giovane imperatore subito lo nominò Capitano del mare .
Nel frattempo Barbarossa si affannò a ricostruire la flotta ed a riconquistare le terre del Nordafrica, ed ottenne da Solimano in persona nel 1533 la nomina ad ammiraglio di tutte le flotte turche, succedendo allo sfortunato Lufty bey, incapace di contrastare l'ingegno di Andrea Doria.
Nel 1532 infatti Andrea Doria riuscì ad avere il comando di una flotta: alle 38 galere di Carlo V, si aggiunsero 12 galere pontificie comandate dal cugino Antonio Doria, nominato dal Papa al suo posto, e 4 galere dei giovanniti comandate da Bernardo Salviati. L'imponenza di 55 galere e 54 navigli minori scoraggiò il pascià Omar Alì dall'ingaggiare, con le sue 80 galere, combattimento coi cristiani, i quali riuscirono ad impadronirsi della fortezza di Corone in Grecia e financo del porto di Patrasso. Anche Carlo V aveva euguagliato Solimano nella strategia, riuscendo a colpirlo da mare e da terra ed infliggendogli nel 1532 due terribili sconfitte, l'una a Vienna e l'altra in Grecia.
Ariadeno Barbarossa radunò tutta la flotta piratica del nordafrica, da Sinam il giudeo ad Aidino delle Smirne, fino a quel Moro che stava spadroneggiando da Alessandria d'Egitto in tutto il Mediterraneo orientale. Fu allora che la pirateria ottenne un suo "riconoscimento ufficiale" ad opera del sultano, anticipando Elisabetta I e Sir Francis Drake nella guerra contro gli spagnoli nelle Antille.
Con 40 galee Barbarossa assalì Sardegna e Sicilia, presentando a Solimano 1400 schiavi; nominato solennemente Capitano Pascià ed Ammiraglio della flotta ottomana, riconquistò

Corone nella primavera del 1534 e si diresse verso l'Italia dove saccheggiò San Lucido, Cetraro, Capri fino a Gaeta, con l'esplicito proposito di marciare su Fondi, che saccheggiò assieme a Terracina. Giunse quasi alle porte di Roma dove Clemente VII, gravemente malato, impartiva, infermo, l'ordine di resistere. Ma fu richiamato a Tunisi da una rivolta con il reale obiettivo (l'assedio di Roma era effettivamente estremamente rischioso) di cancellare dal nordafrica l'ultimo regno arabo e di annettere anche la Tunisia all'Impero Ottomano.
Carlo V e Paolo III, succeduto a Clemente VII, decisero allora di estirpare alla radice il male della pirateria, puntando alla stessa Tunisi con un'armata guidata da Andrea Doria.
Nel maggio 1535 un esercito imponente, guidato dall'Imperatore in persona, volgeva la prora verso l'Africa. 12 galere pontificie, 4 maltesi, 10 siciliane, 14 napoletane, 16 spagnole, 22 di Doria, 1 galeone e 12 caravelle portoghesi, 200 navi onerarie, trasportavano un'armata di 1500 fanti pontifici (Gentile Virginio Orsini), 12000 fanti napoletani (Conte di Sarno Girolamo Tuttavilla), 8000 fanti tedeschi (Massimiliano di Herbertstein), 8000 spagnoli (don Antonio de Alarcòn), 500 portoghesi (infante don Luìs, fratello del Re), per un totale di 30000 uomini, guidati da don Alfonso d'Avalos.
Aggirato capo Ras el-Terfà, l'armata sbarcò a Porto Farina, a 50 Km circa a Nord di Tunisi, mentre Doria e parte della flotta bloccavano il porto di Tunisi per impedire al Barbarossa di fuggire. Quest'ultimo, forte di 6000 uomini e dei suoi pirati si fortificò, adoperando l'artiglieria delle galee, con l'intenzione di circondare l'esercito cristiano con l'intervento di 30000 cavalieri berberi.
Dall'alba fino a mezzogiorno del 14 luglio le artiglierie di entrambe le parti non ebbero pace. Allora ebbe inizio l'assalto delle fanterie, che perdurò per tre giorno. 10000 schiavi

cristiani si ribellarono nella fortezza turca e Barbarossa fu costretto alla fuga. Il 22 luglio 1535 Carlo V finalmente entrò vittorioso a Tunisi, poi devastata dalle armate spagnole. Da Bona, lo sconfitto Barbarossa di spostò fino ad Algeri, inseguito invano da Andrea Doria. Qui, meditando vendetta, riorganizzò la flotta e compì spedizioni nelle Baleari ed in Italia, dove spadroneggiò dall'Adriatico fino alla Liguria.
Nel 1537 la situazione geopolitica europea era mutata, con la lotta tra Francia e Spagna per la successione al Ducato di Milano. Francesco I di Francia adottò un espediente strategico molto rischioso, alleandosi con Solimano. Il primo avrebbe impegnato le armate imperiali nel Nord, il secondo nel Sud dell'Italia. Il fronte meridionale fu affidato da Solimano a Barbarossa, il quale dall'Epiro mosse verso la Puglia, sbarcando nel Salento nel Luglio ed occupando Castro (Otranto e Brindisi, ben fortificate dalla perizia di Ciro Ciri non erano più obiettivi facili da conquistare). Dal Porto roccioso avrebbe creato una testa di ponte per la conquista dell'Italia, così come era negli intenti di Maometto II e del suo ammiraglio Mohamed Gedik nel 1480.
Andrea Doria riuscì a radunare a Messina una flotta di 38 galere e 2 galeoni, con la quale, anch'egli memore dei successi del 1481 degli Aragonesi, colpì mortalmente la catena logistica del Barbarossa dall'Epiro, dove si era appostato, catturando 14 schirazzi provenienti da Alessandria e colmi di vettovagliamenti e rifornimenti diretti in Puglia. Ariadeno Barbarossa fu costretto così a togliere l'assedio da Castro e a tornare a mare per affrontare la flotta di Andrea Doria, forte di 42 unità, e porre l'assedio a Corfù per conquistarla ai Veneziani, ai quali Solimano nel frattempo aveva dichiarato guerra. Qui Doria riuscì, nello scontro di Paxso, a catturare 11 galere, 800 prigionieri e 60 cannoni. Nonostante Barbarossa dal mare e Solimano in persona da terra, avessero investito le

piazzaforti venete con tutta la loro potenza, i difensori, avuta manforte dal Papa, non solo opposero una resistenza efficace, ma passarono al contrattacco sottraendo ai turchi importanti punti strategici.
L'apporto dei Veneziani costituì un ricostituente per le ormai sfinite armate imperiali e pontificie. Sotto gli auspici di Papa Paolo III fu costituita nel 1538 una Lega cristiana che schierava tanto un poderoso esercito quanto una formidabile flotta, forte di 200 galere e 100 navi.
Invano passò quasi tutta l'Estate, e la flotta Pontificia e Veneziana, guidata dal Patriarca di Aquileia cercò invano di togliere l'assedio a Creta. L'8 settembre giunse alla fine Doria con la metà delle navi pattuite. La lunga attesa nascondeva un espediente strategico: attendere il momento propizio per far uscire allo scoperto Ariadeno Barbarossa e catturarlo.
Barbarossa reagì con astuzia, intendendo prendere con la sua flotta, la metà di quella Collegata, alle spalle Andrea Doria. Accanto al Barbarossa un altro celebre pirata, Dragut, che aveva conquistato fama nelle scorrerie nell'Adriatico. Al largo dell'isola di Santa Maura, il 27 settembre, un'ispiegabile mossa di Andrea Doria (si dice ci fosse un patto tra i due), che aveva il vantaggio su Barbarossa, offrì alla mercè di quest'ultimo le navi collegate dei Veneziani e dei Pontifici. La sconfitta fu inevitabile. Doria fece trascorrere una settimana prima di muovere contro Barbarossa, il quale a sua volta era ritornato nel suo covo, stanco di attendere i cristiani in mare.
Il 28 Ottobre i cristiani riconquistarono Castelnuovo, che dominava le Bocche di Cattaro, ripresa poi dal Barbarossa nel luglio dell'anno successivo.
Frattanto Dragut aveva ripreso a correre le rive del Tirreno, bloccando di fatto la marina pontificia tra il Circeo e l'Argentario, non potendo le 7 galere di Gentile Virginio Orsini contrastare con efficacia le 30 di Dragut. Contro di lui si mosse

finalmente Andrea Doria, radunando 81 galere da combattimento, che solo dopo una lunga caccia riuscirono a catturare Dragut ed a mettere fuori causa la sua squadra. Andrea Doria inaspettatamente liberò Dragut, che tornò ad Algeri per riorganizzare la flotta, a spese delle popolazioni della Calabria.
Per contrastare i corsari, che nel Mediterraneo Occidentale avevano ripreso vigore, Carlo V organizzò nel 1541 una nuova spedizione oltremare, con 71 galere e 300 navi che trasportavano un esercito di 30000 uomini. Decimati dalla guerriglia berbera e dalle pessime condizioni meteorologiche, i cristiani furono costretti a ritirarsi ed a rimbarcarsi, concludendosi non solo la spedizione con un nulla di fatto, ma fornendo alla pirateria nuovo vigore, con la baldanza tipica di chi poteva agire indisturbato.
Difatti il Barbarossa, forte di 150 navi e 14000 turchi, aveva ripreso le operazioni nel Mediterraneo, per fornire copertura strategica alle armate di Solimano che stavano avanzando in Ungheria.
Il 20 maggio 1543 Reggio Calabria fu saccheggiata e da lì percorse tutto il litorale tirreno, mettendolo a ferro e fuoco, minacciando di sbarcare ad Ostia e puntare verso Roma; i Turchi sbarcarono a Marsiglia, accolti dall'empio alleato francese e da quei nobili italiani che parteggiavano per i francesi contro Carlo V.
Le due marine congiunte presero a bombardare Nizza, dominio di Carlo di Savoia, alleato di Carlo V, fino a conquistarla. Da lì si spinse con alcuni pirati fino a San Remo, donde fuggì miracolosamente allo sterminio.
Affogato nell'oro dal Re di Francia che non gradiva più la sua presenza, Barbarossa ripercorse il litorale tirrenico con altrettanta ferocia, razziando e devastando ovunque e facendo ben 17000 prigionieri, che sfilarono dinanzi a Solimano.

Barbarossa non uscirà più da Costantinopoli, dove morirà il 3 luglio 1546.
A raccogliere la sua pesante eredità fu Dragut, che agì soprattutto a scapito dei maltesi. Nel 1550 l'ottantunenne Andrea Doria, miracolosamente sfuggito ad una congiura tra fazioni filofrancesi e filospagnole, fu richiamato da Carlo V per colpire Dragut nella sua tana, ad Al-Mahdia. Il pirata frattanto scorrazzava tra Rapallo, le coste spagnole e la Sardegna, e da lì tornò in Africa dove radunò un esercito di 3700 Mori, 800 Turchi e 60 cavalieri, sconfitto dalle armate cristiane. Conquistata Al-Mahdia, Dragut sfuggì alla cattura.
Se l'eredità piratesca del Barbarossa era stata raccolta da Dragut, quella di ammiraglio della flotta turca fu affidata a Sinam Pascià, che sfruttò la pirateria come avanguardia e come mezzo strategico, al contrario di come aveva fatto il Barbarossa, ai tempi del quale flotta ottomana e flotta corsara parevano sovrapporsi. Sinam Pascià avrebbe dovuto impegnare via mare i cristiani, mentre Solimano li avrebbe mortalmente colpiti via terra in Ungheria.
Nei primi giorni del giugno 1551, una flotta di 112 galere, 50 navi onerarie (mahoni) ed un esercito forte di 12000 fanti, 600 cavalieri e 5000 genieri, occupò la Sicilia orientale, sbarcando ad Augusta. Nel luglio, fallito un assedio a Malta, la flotta turca tornò a riconquistare Tripoli, presa con l'inganno. Al massacro della guarnigione spagnola scamparono i valorosissimi soldati calabresi, che, guidati da Giacomo de Roches, si impadronirono di una nave turca e si rifugiarono a Malta.
Se la pirateria operava in mare con la tecnica della guerriglia, gli unici che operarono una efficace controguerriglia furono i cavalieri giovanniti di Malta, che incessantemente isolavano e catturavano con le poche navi a disposizione, singole navi corsare.

Riconquistata Tripoli la flotta turca tornò a Costantinopoli, mentre Dragut riprese indisturbato la guerra di corsa ai danni delle coste italiane a cui si aggiunse nuovamente la flotta di Sinam Pascià, diretta a Napoli. Grazie alla defezione dei francesi all'ultimo momento, fomentata dal nobile napoletano Cesare Mormìle.
Nel maggio 1553 una flotta turco-francese saccheggiò Licata e Sciacca, ma dovette cedere il passo a Trapani, per poi muovere verso la Corsica. L'isola fu quasi tutta conquistata, ma i corsari non riuscirono a farne una piazzaforte, ed anzi in settembre arrivò l'ordine di Solimano di tornare a Costantinopoli. Al-Mahdia, lasciata da Carlo V ai cavalieri di Malta, venne riconquistata da Dragut. Nel 1556 nuovamente le coste tirreniche italiane subirono l'offensiva dei corsari, e così anche la Corsica e la Sardegna. In quell'anno Carlo V aveva abdicato in favore degli figlio Filippo e del fratello Ferdinando, che dovettero continuare al posto del grande imperatore, la lotta contro i pirati. Soprattutto Filippo II che nel 1556 mobilitò addirittura il novantenne Andrea Doria contro Dragut che stava saccheggiando le coste ioniche. Nello stesso anno la penisola sorrentina furono saccheggiate dal pirata, che giunse con le 120 navi comandate da Pialì Pascià fino alle coste della Spagna.
La pace di Chateu Cambresis del 3 aprile 1559, siglata finalmente coi francesi, spinse Filippo II ad organizzare una spedizione contro i pirati nella stessa Tripoli, forte di 53 galere e 14000 fanti, guidata dall'inetto duca di Medinaceli. Sfinita dalle malattie e dalla guerriglia berbera aizzata dal Dragut, l'armata conquistò l'isola delle Gerbe, dove si fortificò, accogliendo i rinforzi racimolati all'ultimo momento da spagnoli, siciliani e maltesi. Dall'isola era in precedenza partito il pirata Luccialì il tignoso, un rinnegato calabrese di nome Luca Galeni, che informò il Sultano della presenza alle Gerbe dell'armata cristiana. 80 galere ottomane con Dragut in testa ed

al comando di Pialì Pascià persuasero il tergiversante Medinaceli a partire l'11 maggio per poi tornare coi rinforzi. Il vento sfavorevole inchiodò la flotta cristiana alle Gerbe dove fu massacrata dall'esercito ottomano, Luccialì in testa: 28 galere e 14 navi furono perse, e perirono 18000 uomini.
Nel 1560, fervendo sulle coste le opere di fortificazioni, gli stati cristiani cercarono di correre ai ripari (fu costituito dai fiorentini, sul modello dei cavalieri di Malta, l'Ordine dei cavalieri di Santo Stefano), mentre Luccialì spadroneggiava nel Tirreno e nel Mar Ligure. Il 25 novembre moriva Andrea Doria, in attesa del nipote Giannandrea, valente capitano genovese che Andrea aveva nominato suo erede universale, che all'arrivo a Genova non poté che organizzare le esequie del grande Zio.
I turchi ed i francesi tentarono vanamente di rimpadronirsi di Orano, mentre in Spagna si tentò di riallestire in tutta fretta la flotta persa alle Gerbe. In risposta alla cattura della nave "Sultana" che apparteneva al capo degli eunuchi mori di Costantinopoli, ad opera dei giovanniti di Malta, Solimano predispose 150 navi e 100000 soldati per spazzare via Malta. La spedizione fu rimandata di un anno a causa della ribellione di Bajazeed, figlio del Sultano, dando ai cristiani spagnoli e pontifici il tempo di riorganizzarsi e di occupare finalmente il caposaldo del Peñòn, in Marocco.
Nel marzo 1564 Pialì Pascià comandante in capo della flotta e Mustafà Pascià, comandante dell'esercito poteva partire da Costantinopoli. Ad attenderli a Malta 600 cavalieri dell'Ordine, 4000 italiani e 5000 civili maltesi atti alle armi ed organizzati dal valoroso comandante La Vallette. 193 navi turche approdarono a Marsa Scirocco, sbarcando le avanguardie ed un'imponente artiglieria.
Durante l'assedio, il 17 giugno, una scheggia di pietra spaccò il cranio del pirata Dragut, ponendo così fine alla vita del

temibile pirata. Fino al 9 settembre infuriò il terribile assedio, sfinendo i due schieramenti, allorquando giunsero i sperati rinforzi italo-spagnoli, forti di 5000 uomini. Il grande assedio di Malta si concluse con la sconfitta dei turchi che con 20000 morti ed altrettanti feriti, dovettero tornare alle basi meditando vendetta. L'eroismo dei maltesi, rimasti in 600 quasi del tutto privi di viveri e di munizioni rimarrà un esempio luminoso nella storia militare della cristianità.
I turchi furibondi per la sconfitta, nella primavera del 1566 inviarono 80 galere, al comando di Pialì Pascià, contro il litorale abruzzese, ma dovettero desistere da ulteriori saccheggi a causa della squadra veneta e siciliana, forte di oltre 130 galere, che stava dando loro la caccia.
I Cavalieri di Malta riuscirono a penetrare nel medesimo arsenale di Costantinopoli, dandogli fuoco, dando il colpo di grazia alla tempra di Solimano il magnifico che pochi mesi dopo si spense in Ungheria. Il suo successore, Selim II, dichiarò immediatamente guerra a Venezia, rompendo i patti, e puntò dritto su Cipro.
A Roma Papa Pio V, temendo ulteriori tragedie per la cristianità, si fece promotore di una Lega Santa, a cui aderirono, oltre i Pontifici medesimi, Veneziani, Spagnoli, Genovesi, Fiorentini e Maltesi. Nell'Agosto 1570 le 157 galere venete, comandate da Marcantonio Colonna sbarcarono in una Otranto che commemorava i 90 anni dalla strage compiuta da Achmet Pascià. Lì furono raggiunte dalle 49 galere di Giannandrea Doria. Da lì salparono alla volta della baia di Suda, perdendo tempo prezioso che i turchi sfruttarono nella conquista di Nicosia. Solo la fortezza di Famagosta rimaneva da conquistare affinché il turco ottenesse il pieno controllo di Cipro. Il protrarsi della cattiva stagione indusse Gianandrea Doria a tornare in Italia, dopo aver invano tentato una rappresaglia contro i porti albanesi.

Il 25 maggio 1571 Papa Pio V riunì nuovamente la Lega, con l'intenzione di liberare Cipro, dando questa volta il comando a Don Giovanni d'Austria, dopo i deludenti risultati ottenuti dal nipote di Andrea Doria. Il 15 agosto cadde anche Famagosta, dove il governatore veneto dell'isola, Marcantonio Bragadin, fu fatto scorticare vivo da Mustafà Pascià.
Il 7 ottobre la flotta della Lega (comandanti Don Giovanni D'Austria, Sebastiano Venier, Marcantonio Colonna), forte di 207 galere, 6 galeazze e 30 navi, imbarcando più di 80000 uomini, tra soldati e rematori, era alla fonda nel Golfo di Patrasso. Contro di essa si mosse l'armata ottomana, forte di 220 galere e 60 fuste, tra cui quelle di Luccialì, comandata da Alì Pascià. La presenza dei pirati forniva un elemento a favore degli ottomani, contando l'ammiraglio turco sulla mobilità e la ferocia di questi ultimi. La battaglia di Lepanto si concluse in un bagno di sangue ed in una cocentissima sconfitta per la flotta mussulmana. La flotta avrebbe potuto arrivare fino a Costantinopoli, dando scacco matto al Turco nella sua capitale, ma anche questa volta i dissidi tra i cristiani impedirono di risolvere una volta per tutta la guerra contro gli ottomani.
Il superstite Luccialì fu nominato comandante in capo della flotta, in luogo di Alì Pascià, la cui testa mozzata sfilava in una Venezia in tripudio. Durante la battaglia era morto anche il figlio prediletto di Ariadeno Barbarossa, Assan bey. Luccialì raccolse 220 navi ed iniziò una nuova guerra di corsa contro la Grecia, contro la quale il nuovo Papa, Gregorio XIII, riorganizzò la Lega. Luccialì seppe tramutare lo svantaggio numerico in vantaggio strategico, contando soprattutto sui dissidi intestini tra i cristiani. Riuscì a sfuggire più volte a certa cattura, risolvendosi nel nulla la spedizione collegiata. Anzi, addirittura i veneziani strinsero un patto coi turchi, i quali, forti del vantaggio diplomatico, ripresero la guerra di corsa contro l'Italia meridionale. Nel 1573 il turco riprese anche Tunisi,

movendo una flotta di 300 navi e 60000 uomini. Solo i cavalieri di Santo Stefano riuscirono ad attaccare la retroguardia turca ed a catturare 8 navi da guerra: si trattava però soltanto di controguerriglia navale, non potendo le esigue forze cristiane contrastare in uno scontro come quello di Lepanto la flotta turca.
Nel maggio 1579 gli uomini di Luccialì cercarono di rapire addirittura il Papa, che villeggiava nel castello della Magliana, ma vennero efficacemente annientati dalla guardia di Fabrizio Colonna.
Gli unici che seppero efficacemente contrastare la guerra corsara furono i Cavalieri di Santo Stefano, che da Livorno conducevano con spregiudicatezza la loro "guerra personale" contro i pirati. Morto anche Selim II, il successore Murad tentò di chiedere una tregua al Granduca di Toscana, ma i suoi cavalieri di Santo Stefano preferirono continuare la lotta piuttosto che cadere negli inganni del Sultano.
Se la sconfitta di Lepanto aveva significato la fine dell'ambizione ottomana di possedere una flotta pari a quella degli stati cristiani, certo non comportò il declino della pirateria, che anzi potè contare sull'apporto tecnico di tecnici olandesi, inglesi e francesi che garantivano con la loro opera la realizzazione di velieri, navi dotate di maggiore autonomia, consentendo così ai barbareschi di operare anche al di fuori del Mediterraneo. L'intensificarsi della sorveglianza da parte dei Cavalieri di Malta e di Santo Stefano nel Mediterraneo aveva infatti costretto le ciurme corsare, guidate da Murad Pascià, ad allentare la morsa sulle coste dell'Italia, che negli anni precedenti aveva conosciuto una incessante e serrata guerriglia tra le navi degli ordini religiosi e quelle dei corsari. Erano tuttavia compromesse le rotte commerciali, tanto che era quasi impossibile per qualsiasi naviglio arrischiarsi al di fuori dei porti. La situazione arrivò ad un tale livello di gravità che nella

Primavera del 1588 Papa Sisto V volle costituire una squadra permanente di 10 galere, affidate al comando del genovese Orazio Lercari, con le quali contrastare nel Tirreno l'ormai incessante attività dei pirati.
Nell'anno 1593 il sultano Murad III riprese le operazioni nella terraferma, dando così nuovo vigore all'attività dei corsari, che avrebbero dovuto rendere in mare la vita impossibile ai bastimenti ed alle flotte nemiche. La flotta ottomana era stata affidata ad un altro rinnegato italiano, Sinam Pascià detto il Barone turco (si chiamava Scipione Cicala e fu catturato da Dragut nel 1561 e da lui istruito alle arti piratesche), che nel maggio 1594 con 70 galere e 30 tra galeotte, fuste e brigantini mosse dai Dardanelli nell'Egeo per poi spingersi in Africa Settentrionale ed ancora in Sicilia. Da qui assediarono Reggio, ma non trovandovi nessuno (gli abitanti si erano rifugiati sulle montagne) sfogarono la loro ira sulle Chiese e sulle sepolture dei morti. Le 74 navi cristiane, mossesi all'ultimo momento non poterono far altro che tornare alle loro basi, dalle quali salparono nel 1596 per distruggere il mercato di Patrasso, dove fecero strage della popolazione, in rappresaglia tanto di Reggio Calabria quanto della Città di Agira, i cui abitanti erano stati trucidati dalle armate turche.
Nel maggio 1598 fu conclusa la sospirata pace tra Filippo II ed Enrico IV e pochi mesi dopo il figlio di Carlo V perì, lasciando l'imperio al figlio Filippo III. Ciò si ripercosse sulla pirateria che riprese con maggior vigore, soprattutto nell'anno Santo 1600, durante il quale le navi dei pellegrini vennero considerate come bersaglio prediletto dai pirati mussulmani.

Secolo XVII (Corsari e Cavalieri)

Il nuovo secolo si aprì con l'intensificarsi della corsa in tutto il Mediterraneo. Il Cicala soprattutto, forte della sua fama e della sua flotta si spinse nel 1602 in una nuova spedizione contro Reggio Calabria, dove i suoi 3000 uomini vennero sconfitti dai 1000 (tra cui i 400 soldati di Gerolamo Musitano) difensori. Ritornato a Costantinopoli, Cicala venne nominato comandante delle truppe nella guerra contro la Persia, dove morì probabilmente durante uno scontro in Podolia nel 1605. Più che la sfortuna gli fu fatale l'intrigo, dato che già ambiva ad un ruolo di primo piano nel governo della Porta (si dice che in combutta col Papa volesse addirittura resuscitare l'Impero romano d'Oriente).

Le acque dell'Adriatico settentrionale, ben vigilate da Lorenzo Venier e dalla squadra veneta godettero di un periodo di relativa tranquillità, ma in Algeria già un nuovo corsaro stava raccogliendo l'eredità del Barone Cicala. L'olandese De Venboer, fattosi mussulmano col nome di Soliman rais già iniziava a far parlare di sé.

Nel frattempo una nuova spedizione fu organizzata nel 1609 contro Tunisi, in virtù dell'intelligente strategia che vuole inchiodare i corsari nelle loro medesime basi. Sotto gli occhi stupefatti di Mustafà Raìs i corsari cristiani Luis Fajardo e Beaulieu-Persac penetrarono nel porto della Goletta dando alle fiamme buona parte della flotta corsara, mentre in Caramania le truppe da sbarco del Granduca di Toscana, col barone Vecchietti fra le fila, tenevano occupato il Sultano.

Nel 1611 due schiavi cristiani riescono a sfuggire dai "bagni" ed ad impadronirsi di una nave zeppa di artiglierie destinata ad un furibondo Soliman Raìs.

L'anno seguente Murad pascià, rinnegato corso, sancì l'ereditarietà della carica di dey, concludendo un periodo di

assestamento istituzionale che vedeva la trasformazione di funzioni amministrative in vere e proprie istituzioni dinastiche.
Due anni dopo la Serenissima dovette confrontarsi con una nuova minaccia, i pirati uscocchi, slavi sbandati che si erano concentrati nel Carnaro, contro i quali Lorenzo Venier impiegò tutto il suo ardore, tanto da creare vive proteste da parte dell'Austria, sul cui territorio sconfinarono le truppe veneziane.
L'Austria fomentò ancor di più gli uscocchi, utilizzati come pretesto politico per danneggiare Venezia, tanto che in Adriatico negli anni successivi divampò la guerra. L'ardimento e l'organizzazione di questi corsari, forse un unicum nella storia della pirateria merita di essere preso in considerazione, soprattutto in virtù del fatto che tale soldataglia irregolare raggiunse i medesimi risultati militari di una milizia a tutti gli effetti, tanto che il fervore dei Veneziani nel combatterli finì poi nel coinvolgere nel 1613 i medesimi Austriaci, che il 27 settembre 1617 furono indotti dalla mediazione del Papa, della Francia e del duca di Savoia a concludere la pace, la cui clausola principale consisteva nel licenziare gli uscocchi stipendiati dall'Austria.
Frattanto a Tunisi il comandante dei giannizzeri, Safar, che era riuscito ad impadronirsi del potere, proclamandosi dey, fu rovesciato da una sollevazione popolare nel 1615 che riportò il pascià di nomina ottomana al vertice della reggenza tunisina.
Nel Mediterraneo i barbareschi di Soliman Rais intanto imperversavano fino a quando il pirata, desideroso di ritornare nella natia Olanda, nel 1617 si mosse da Algeri per chiedere trattative a favore del suo paese d'origine.
Frattanto era scoppiata di nuovo la guerra nel Regno di Napoli. Al comando della flotta veneta si alternarono Venier e Barbarigo, che approfittavano dei momenti di tregua per dare la caccia ai pirati dell'Adriatico.

Nel 1618 Soliman Raìs decise una spedizione contro i possedimenti spagnoli nelle Baleari, allestendo una flotta di 4000 uomini e 36 navi, tra cui quelle di Mustafà Raìs. Con quest'ultimo Soliman ebbe un forte contrasto a causa del rifiuto da parte di Soliman di attaccare 5 navi olandesi, tanto che Mustafà usurpò il comando, appoggiato dalle ciurme più desiderose di bottino che di vantaggi politici.
Lorenzo Venier da questo fatto è ancor più persuaso nel licenziare le inaffidabili ciurme olandesi, impegnate nella lotta contro Napoli, prima di intraprendere operazioni navali nella zona di Candia e di Rodi. L'ostilità antiolandese gli costerà la nomina a Doge, ed il vecchio capitano morirà a Venezia nel 1625.
Dopo la caduta in disgrazia di Soliman Raìs si affermò in Barberia la figura di Osta Morat, rinnegato genovese, che seppe più dei suoi consorti fondere le abilità di corsaro, di politico e di mercante. Pur rimanendo una figura di secondo piano, la sua abilità strategica ed il suo progetto di trasformare la flotta piratica, all'occorrenza in flotta commerciale (chi meglio dei pirati può "assicurare" le merci dai pirati?), ne fa un personaggio di estremo interesse nella storia della pirateria barbaresca.
Fondò con altri capitani corsari, i rinnegati inglesi Ward, Samsun Denwall, e col cognato Usta Hassan una vera e propria consorteria criminosa, che gestiva il commercio ed il riscatto degli schiavi tra Tunisia ed Italia.
Nel Giugno del 1620 arrivò a scontrarsi coi Cavalieri di Santo Stefano, al largo di Lampedusa, con un esito poco fortunato per le armi corsare.
Nello stesso anno Soliman Raìs riprese la corsa ai danni di francesi ed olandesi, che gli diedero una caccia serrata, fino a quando a metà ottobre venne intercettato da una squadra di 5

vascelli (olandesi, francesi ed inglesi) ed ucciso da un colpo di cannone che gli tranciò di netto entrambe le gambe.
Sempre nel 1620 la flotta inglese iniziò la sua attività contro i corsari algerini: nel dicembre le navi dell'ammiraglio Robert Mansell cannoneggiarono il porto di Algeri infliggendogli danni significativi.
Nel 1621, al largo di Malta, le galee del pirata Alì Rostan si scontrarono con quelle cristiane tra le quali spiccano quelle di Carlo Doria. Dall'iniziale formazione a mezzaluna, il tipico schieramento ottomano, adottato più che per omaggio alle tradizioni islamiche, per esigenze strategiche (era uno schieramento ideato per una manovra avvolgente, che poteva consentire di accerchiare anche grossi contingenti) si passò quasi subito ai tradizionali canoni dell'arrembaggio navale, fatto di reciproci tiri di artiglieria e di serrati corpo a corpo. L'esito della battaglia fu favorevole ai cristiani, con 300 turchi uccisi.
Nel frattempo Osta Morat aveva consolidato la sua supremazia nei saccheggi e la sua fama di abilissimo corsaro. Contro di lui, nella primavera del 1624 si mobilitò una squadra mista tra 10 galee siciliane, guidate dal marchese di Santa Cruz, e quelle dell'ordine di Malta. Tra capo Zafferano e l'isola del Cembalo lo scontro fu veemente, e si concluse con la vittoria del marchese di Santa Cruz. Riparato in Tunisia, da lì con 7 galeotte si unì alle 6 algerine di Alì Mehemì, con le quali, in giugno, salpò verso la Dalmazia, dove saccheggiò Perasto. La spedizione ebbe successo, e continuò in Albania; qui si unì alla flotta di Alì Mehemi, col quale puntò su Itaca, possedimento veneziano. La squadra veneziana accorse alle prime notizie dello sbarco, riuscendo non solo a far desistere i corsari dall'impresa, ma anche a catturare gli equipaggi di 4 fuste.
I fatti di Perasto costituivano una violazioni ai patti tra la Porta e Venezia, tanto che il Sultano inviò un dragomanno a Tunisi

per un’inchiesta. Osta Morat molto scaltramente preferì rispondere coi fatti, correndo il Mediterraneo contro i Cavalieri di Malta.
Nel 1626 anche la Barberia conobbe una breve guerra civile, cagionata pare da questioni di confini. Ciò conferma quanto vi fosse un vero e proprio controllo sul territorio. Dai bey compiacenti che consentivano ai pirati di utilizzare le proprie terre come basi di partenza, la strategia del Barbarossa aveva mutato la geopolitica dell’Africa del Nord, dove si erano creati dei veri e propri stati di corsari ufficialmente vassalli della Sublime Porta, con la quale dovevano mantenere buoni rapporti politici, ma che stavano assumendo la fisionomia istituzionale di veri e propri stati, con un proprio ordinamento e con un proprio esercito. Tunisini ed Algerini si fronteggiarono in una guerra-lampo, alla fine della quale gli uomini di Osta Morat dovettero passare a più miti consigli ed accettare le condizioni degli Algerini.
Nel medesimo anno iniziò ad affermarsi tra i cavalieri di Santo Stefano Ludovico da Verrazzano, il quale si segnalava nella scorta armata di personaggi d’alto lignaggio, tra cui il Cardinale Barberini ed Ottavio di Montauto. Il rapimento e la richiesta di riscatto per uomini di tal rango costituiva per i corsari uno dei principali canali di arricchimento, tanto che numerose spedizione erano all’uopo meticolosamente organizzate. E furono proprio i Cavalieri di Santo Stefano, i più giurati nemici dei pirati, ad essere considerati da principi e cardinali che dovevano viaggiar per nave, la scorta prediletta.
Nel 1628 Verrazzano si scontrò con una squadra corsara, sottraendole 2 galee e facendo schiavi 300 giannizzeri, mentre a Malta il Vecchietti prese parte all’ennesimo assedio dell’isola da parte ottomana.
Nel 1630 la città di Agropoli divenne obiettivo di un’incursione corsara proprio nel giorno della festa del Santo

Patrono, San Pietro: i 700 corsari arrivarono fin sotto alle mura della Città, ma i provvidi rintocchi delle campane allertarono la popolazione che si rifugiò nel castello. Penetrati nel borgo i corsari vennero assaliti da un contingente di armati che passava nelle vicinanze; il bilancio per i corsari fu una disfatta, con 100 vittime e molti feriti ed una fuga precipitosa.
Nel 1632 Osta Morat, continuando ad operare scorrerie nel canale di Sardegna, utilizzò contro la stessa Santa Inquisizione lo strumento del ricatto, minacciando di uccidere dei chierici prigionieri qualora fosse ucciso il suo comandante, un rinnegato cristiano. Frattanto i Cavalieri di Santo Stefano nominarono Verrazzano comandante delle galee dell'Ordine. Senza perdere tempo salpa alla volta del mar Ionio, falcidiato dai corsari per poi nel 1634 spostarsi nel Mediterraneo, presso le coste tunisine, dove riuscì a catturare alcune navi corsare. Il Verrazzano merita menzione tra i capitani del periodo, poiché riaffermò il ruolo di scorta delle galee, navi agili e quasi indipendenti dallo stato dei venti (erano mosse anche a remi) rispetto alle navi mercantili, giacché era in voga nel periodo trasformare le lente navi da carico in navi armate.
Nel settembre dello stesso anno partì da Livorno alla volta dell'Egeo con una squadra di 6 galee; presso Negroponte s'imbatté nella poderosa nave corsara di Amet Raìs, che dopo un avventuroso arrembaggio riuscì a catturare.
L'anno successivo, in concerto coi Cavalieri dell'ordine Gerosolimitano, attaccò una formazione di 17 navi corsare, partendo dalle retroguardie, col risultato di catturarne 8, affondarne 5 ed arenarne 3.
Nella notte tra l'1 ed il 2 luglio 1637, 8 imbarcazioni algerine con 700 corsari apparvero nella rada di Ceriale, in Liguria. Con una manovra a tenaglia i corsari ebbero presto la meglio sui poco vigili difensori, che vennero deportati in massa. Fu fatto scempio degli arredi Sacri e furono saccheggiati 50000 scudi.

Nel novembre 1637 Osta Morat riuscì a farsi nominare bey di Tunisi dal Sultano e con una mossa degna di uno spirito machiavellico, uccise il pericoloso alleato Mamì di Ferrara, che aveva perorato la sua causa presso la Porta.
Nel 1638 il provveditore di Venezia Antonio Marino Capello assalì il porto di Valona, dove si era radunata una flottiglia corsara. La mossa azzardata irritò a tal punto il sultano Murad IV, il quale tra l'altro non attendeva altro da Venezia se non un pretesto per dichiararle guerra e puntare sull'isola di Creta, che minacciò direttamente la Serenissima, costretta a pagare al Sultano l'esagerata somma di 350000 ducati. La pace, comprata a carissimo prezzo, durò per pochi anni.
Tra il 1639 ed il 1644 Verrazzano e Vecchietti, nominato al comando delle galee dell'ordine gerosolimitano, continuarono le operazioni di caccia ai corsari, mentre a Tunisi si spegneva lentamente Osta Morat, che morì nel 1640.
Nel 1641 Achille Sergardi assunse il comando delle Galee dei Cavalieri di santo Stefano, mentre il Terrazzano ne diventa il comandante. Frattanto il comandante Vecchietti operava con successo nel Canale di Sicilia, catturando navi corsare e giungendo, l'anno seguente, ad assalire la flotta corsara ormeggiata a Tripoli, fidando nello sfortunato ardimento di Giovanfrancesco Ricasoli.
Nel 1644 Sergardi riuscì a catturare i corsari Bruciacristiani e Mustafà Rais, impiccando quest'ultimo ed incatenandone l'equipaggio ai suoi remi. Nello stesso anno finalmente il Sultano Ibrahim ebbe il suo casus belli. Glielo offrirono i cavalieri di Malta che assalirono a Rodi un convoglio diretto a Costantinopoli, per poi rifugiarsi a Creta. I preparativi della spedizione furono predisposti, come era tradizione ottomana, in tutta segretezza, tanto che quando l'imponente flotta di 300 navi uscì dal Bosforo, venne salutata anche dal Balio di Venezia, sicuro che la meta della spedizione fosse Malta. Il 23

giugno le truppe sbarcarono sull'isola e diedero inizio ad uno dei più memorabili assedi che la storia militare ricordi. La risposta cristiana fu una lega auspicata da Papa Innocenzo, che poteva contare esclusivamente sulle forze italiane. Frattanto i turchi riuscirono ad impossessarsi della Canea e di buona parte dell'isola. Nell'estate 1645 accorse il Verrazzano, in disperato soccorso dei Veneziani assediati, unendosi alla flotta di Antonio Capello. La strategia più efficace fu attuata dal giovane Capitano del mar Tommaso Morosini, che suggerì di tagliare la catena logistica turca presso lo sbocco meridionale dei Dardanelli. I Turchi, dal canto loro, non caddero mai nella trappola tesa dai cristiani, volta a farli uscire dai porti, temendo la superiorità strategica delle armate navali collegate. Nella baia di Suda si radunò la flotta cristiana, forte di 130 navi, 3000 cannoni, 12000 rematori, 10000 marinai e 12000 soldati. Contro di loro la flotta di Jussuf Pascià, che evitò accuratamente lo scontro navale, per non pregiudicare il corso delle operazioni di terra, riuscendo a sbarcare appena in tempo i rinforzi turchi, mentre accorrevano in difesa dei veneziani assediati 20000 alleati. Ma contro di essi di accanirono le condizioni del mare, perennemente in tempesta e la peste, che costrinsero pontifici e maltesi a tornare nei porti. La galea del Morosini mandata a contrastare i Turchi nei Dardanelli, dovette combattere nel 1647 non solo contro i turchi, preponderanti per 25 a 1, ma anche contro le avverse condizioni del tempo. Battendosi come un leone il giovane e valente Morosini sacrificò la propria vita, riuscendo nell'impresa di tagliare quel contingente di rifornimento per i turchi assedianti. Frattanto i Veneti cercarono un disimpegno in Dalmazia, assediando e conquistando la Fortezza di Clissa, presso Spalato. Nello stesso anno scompare il Verrazzano, sostituito da Sergardi alla guida dei cavalieri di Santo Stefano e viene destituito ed imprigionato Capello, accusato del mancato aiuto della flotta collegata a

Candia. Il blocco dei Dardanelli, con la scomparsa del Morosini, venne forzato dagli Ottomani, che in virtù della supremazia logistica conquistata, riuscirono a dare respiro alle truppe assedianti. Nel 1649 e nel 1951 la flotta Veneziana riuscì ad infliggere a quella ottomana, guidata dall'algerino Alì Mazzamamma, due importanti sconfitte. In particolare l'ultima, che avviene nel giugno presso l'isola di Santorini, costò ai turchi il comandante delle truppe di terra Mehemet capudan Pascià che si fece saltare in aria sulla nave ammiraglia pur di non cadere in mano veneziana. I veneti di Alvise Mocenigo, i maltesi di Paolo Lascaris Castellar ed i pontifici di Stefano Maria Lomellini diedero invano la caccia al Mazzamamma, che riparò nell'isola di Rodi.
Nel 1654 spirò anche Vecchietti, che era stato nominato consigliere da Paolo Lascaris, che nell'anno, dopo aver ottenuto col Lomellini il blocco della catena logistica preconizzato da Tommaso Mocenigo, ottiene la nomina a Gran Maestro dell'Ordine di Malta. La flotta maltese e quella pontificia, ottenuto il blocco dei Dardanelli, lasciarono il teatro delle operazioni per rifornirsi.
In barberia intanto gli inglesi di Robert Blacke seminavano danni e distruzioni in ossequio di un piano inglese di colpire le basi di partenza delle incursioni, secondo la felice intuizione strategica che era stata di Carlo V.
Frattanto i corsari ripresero le scorrerie in Dalmazia, impegnando parte della flotta veneta, che il 26 maggio 1656 ottenne una strepitosa vittoria contro la flotta ottomana, guidata da Sinan Pascià, che perse più del 90% degli effettivi, pagata però al prezzo della vita del valoroso comandante Lorenzo Marcello, che aveva approfittato del momento di crisi nelle istituzioni ottomane, scosse dall'assassinio dello stesso Sultano Ibrahim (sostituito dal Gran Visir Koprulu), per sferrare alla flotta nemica un colpo mortale.

Sulle orme del Marcello, l'anno seguente, Lazzaro Mocenigo periva quasi allo stesso modo, penetrato in profondità nei Dardanelli, sconfitta la flotta ottomana, ed ucciso nell'esplosione della sua ammiraglia. Nelle due imprese si distinsero il napoletano Gregorio Carafa ed il pontificio Giovanni Bichi, che tornarono in trionfo a Messina, attesi dal nuovo gran maestro dell'Ordine di Malta, Martin de Radin. Come ben sostiene il Leoni, pur mantenendo un'indubbia superiorità militare, la Repubblica di Venezia si stava avviando verso la sconfitta.
Nel 1659 il comandante delle galee dei cavalieri di Malta, Fabrizio Ruffo, si mosse alla volta di Candia, dove, l'anno seguente, opera nell'Egeo con Francesco Morosini.
Nel 1661 la peste colpì anche la flotta mussulmana, che fu più che dimezzata dall'epidemia. Anche il Mazzamamma morì, lasciando il comando delle 30 galee superstiti della sua flotta al figlio.
L'anno seguente Fabrizio Ruffo ottenne un'incoraggiante vittoria nella caccia alla corsa nei mari di Negroponte, di Mitilene e di Milo, dove catturò più di 2000 turchi.
La lotta si prolungò fino al 1667, anno in cui Francesco Morosini fu nominato comandante supremo della flotta veneziana ed il figlio del Visir Koprolu, Ahmed, a sua volta nominato Visir, fu nominato comandante in capo delle truppe di terra ottomane, affidando il comando della flotta al corsaro Durach bey. Il corsaro si scontrò con la squadra di Lorenzo Corner, ingaggiando battaglia dinanzi all'isola di San Pelagio, dove il corsaro trovò la morte.
Nel 1668 anche la Francia di Luigi XIV mandò a Creta un contingente di 500 ardimentosi soldati francesi e savoiardi, guidati dal duca di La Feullaide, seguiti, l'anno seguente, da 11000 uomini.

Il fratello di Gregorio Carafa, Francesco, ottenne in quell'anno il comando delle galee dell'Ordine di Malta. Frattanto i veneziani, dopo che francesi, presi dalla famigerata furia, erano riusciti per poco tempo ad impadronirsi dell'intera battaglia, fino a quando lo scoppio di una mina ne aveva procurato la fuga precipitosa, stipularono con la Porta una pace che poneva fine alla lunghissima guerra di Creta.
Mentre l'impero ottomano continuò la guerra sulla terra, sul fronte ungherese, in mare i veneziani si impadronirono negli anni successivi della Morea, fino ad Atene e Negroponte.
Dal 1671 in poi, riprese nel Mediterraneo la guerra di corsa, essendo svincolati i pirati dal rinfoltire i ranghi della flotta ottomana impegnata a Creta. Ben presto il potere negli stati barbareschi passò nelle mani dei capi dei giannizzeri della guarnigione, detti dey, poi elevati nel 1711 al rango di Pascià. L'Inghilterra addirittura predispose un tributo sulle merci trasportate via nave, "l'Algier duty", destinata al riscatto dei sudditi britannici catturati dai corsari. Frattanto i fratelli Carafa, Mattia Ricasoli, nominato comandante dei cavalieri di Santo Stefano alla morte del Sergardi, e Giovanni Battista Brancaccio, dei cavalieri di Malta, ripresero una caccia serrata ed incessante.
Nel 1681 Brancaccio si congiunse con la flotta di Francesco Morosini, impegnato in Morea, fornendogli in Adriatico la protezione dagli assalti dei corsari.
Nel 1683 la sconfitta di Vienna segnò l'inizio del declino militare ottomano, che dovette progressivamente ritirarsi dai territori conquistati, incalzati da Giovanni Sobieski e da Eugenio di Savoia. In mare tale sconfitta si riverberò anche sulla guerra di corsa, contrastata dal Brancaccio e dal suo successore al comando delle galee dell'ordine di Malta, Ferdinando di Herbertstein.

Nel 1684 Brancaccio s'impegnò col Morosini nell'assedio di Santa Maura, forte di una flotta di 26 galee veneziane e 6 galeazze, 7 galee maltesi, 5 pontificie, 4 toscane; a queste si devono aggiungere altre 18 navi da guerra (più altre 4 che scorrono nell'arcipelago), 4 brulotti (le cosiddette navi incendiarie), 14 fra galeotte e brigantini, 24 altri bastimenti da carico tra vascelli e marcigliane, 3 vascelli maltesi, un vascello toscano.
Nel maggio 1686 Ferdinando di Herberstein, salpato da Civitavecchia con Camillo Ferretti e 1000 soldati, conquistò Navarino e Modone. Per due anni continuò le manovre navali in Adriatico a sostegno dei Veneziani contro gli ottomani, mettendo a segno numerosi colpi contro la flotta barbaresca, alla quale da qualche decennio si erano aggiunti i corsari inglesi ed olandesi.
Gli ultimi anni del secolo videro la successione di Antonio Zeno al Morosini come comandante supremo della flotta di Venezia e l'affermarsi di un nuovo corsaro, detto il Mezzomorto, che, agli ordini di Hussein Pascià, riuscì ad infliggere alle armi venete una cocente sconfitta nelle vicinanze di Scio. Messo in carcere Zeno, il provveditore straordinario della flotta, Girolamo Dolfin, inseguì la flotta ottomana nei Dardanelli e, dopo un feroce scontro, la sconfisse.
A livello diplomatico si deve registrare l'umiliazione britannica, costretta ai trattati del 1682 e del 1699, in seguito ai quali la corona inglese dovette rinunciare ad un approccio aggressivo, e cedere alla politica di ricatto diplomatico messa in atto dalle reggenze nordafricane.
Allo stesso trattamento erano già stati sottoposti gli olandesi, che nel 1679 avevano dovuto rinunziare alla supremazia diplomatica ed erano stati costretti a stipulare un trattato che imponeva a loro danno pesanti clausole.

Il 26 gennaio 1699 fu firmata la sospirata pace tra russi, turchi, polacchi ed austriaci e il 21 febbraio vi aderì anche Venezia.
Ebbe definitivamente fine così “l’epoca d’oro” dei corsari, durante la quale i comandanti più scaltri e capaci arrivavano a ricoprire i massimi gradi della flotta ottomana. Il ripensamento della strategia militare ottomana operato nei primi decenni del 1700 relegò i corsari al classico ruolo di pirati, rapinatori e di vessatori delle flotte commerciali.

Secoli XVIII e XIX (declino e fine della pirateria e della corsa)

In Europa nel secolo XVII si potè assistere ad un fatto nuovo: si passò dalla febbrile attività delle società filantropiche, votate al riscatto dei prigionieri, a vere e proprie forme di esazione, come il già citato “algier duty” inglese o il francese “passe algerienne”, con le quali, sotto la forma di una vera e propria estorsione, si pagavano i pascià degli stati barbareschi affinché facessero salve dai pirati le rotte commerciali.
Frattanto il mutato equilibrio geopolitico vide i Borbone occupare il trono di Napoli e Re Carlo III scendere nella Città Partenopea per prendere possesso del Regno.
La mancanza di un teatro di operazione navale vicino all’Impero Ottomano e l’insufficiente sorveglianza degli ordini cavallereschi avevano intanto incoraggiato il proliferare delle azioni barbaresche. Questa volta esse agivano per conto proprio, arrivando, nell’aprile 1738, a cercare di rapire Re Carlo in persona. Il Sovrano, spaventato dallo scampato pericolo, corse immediatamente ai ripari, allestendo una squadra di sette navi suddivisa in tre flotte che vigilassero i tre punti nevralgici del Regno, le coste del Tirreno dallo Stretto di Messina fino alle Bocche di Capri, lo Jonio ed infine la Sicilia con gli arcipelaghi del suo sistema insulare. Il 23 giugno 1738, al largo di Capo Palinuro, la flotta del Tirreno intercettò una galeotta ed uno scappavia tripoline e le catturò. Contemporaneamente Re Carlo intraprese la via diplomatica, nella speranza che l’Impero Ottomano avesse ancora saldo un controllo sulle flotte dei pirati, ed il 7 aprile 1740, il plenipotenziario del Re sottoscrisse il "trattato di pace, navigazione e commercio", controfirmato per parte ottomana dal Gran Vizir El Haji Mohamed. Il Sultano turco Mahamud

Han si attenne scrupolosamente al patto, ordinando ai bey di Tripoli, Tunisi ed Algeri, di far smettere ogni azione contro le navi e le coste delle Due Sicilie. Ma i corsari barbareschi erano tornati pirati e non era più possibile un controllo su di essi, coincidendo questo fatto con il declino dell'istituzione politica dell'Impero Ottomano.
D'altra parte la pirateria non poteva più contare sulle flotte consistenti sovvenzionate dal Sultano, ma agiva in flottiglie di poche unità, da un lato difficilmente localizzabili, dall'altro strategicamente inferiori anche alle piccole squadre delle moderne marine militari, che sistematicamente riuscivano a catturare le imbarcazioni dei pirati e gli equipaggi con i raìs in testa.
In quest'opera benemerita si distinse ben presto Giuseppe Martinez, nato a Cartagena nel 1702, e nel 1736 entrato a far parte dell'Armata di Mare del Regno delle Due Sicilie. Una serie interminabile di vittorie e di catture di famosi pirati (celebre quella del raìs algerino Mohamed Ingnet) ne fece a Napoli un personaggio epico, arrivando il "Capitano Peppe, terrore de'turchi" a ricoprire l'incarico di Comandante supremo dell'Armata di mare delle Due Sicilie, facendo buona guardia, fino al 1757, alle coste dell'Italia meridionale.
Il nuovo Re Ferdinando IV riprese con vigore la lotta ai pirati, potenziando la flotta ed organizzando con gli altri stati azioni comuni contro le basi dei pirati, la più famosa delle quali fu l'azione combinata con le marine Spagnole, Maltesi e Portoghesi contro la base di Algeri, del 12 luglio 1784.
Le azioni contro i barbareschi proseguirono vittoriose fino al 1796, allorquando, il 21 giugno, al largo di Ustica, una flotta pirata riuscì a catturare lo sciabecco "Diligente" ed a mettere in fuga il "Robusto".

L’anno successivo, al largo di Santa Maria di Leuca, la corvetta “Aurora” riuscì a catturare una grossa polacca tunisina, armata con 14 cannoni.
Nel 1798 la flotta napoletana in tre simili occasioni riuscì a mettere fuori causa le imbarcazioni barbaresche.
L'invasione francese, l'effimera esperienza della repubblica partenopea ed il regno dei napoleonidi misero in crisi l'economia ed il sistema di sicurezza che era stato costruito per proteggere il Regno dai barbareschi: per 15 anni l'Italia meridionale fu esposta alle aggressioni dei pirati, rimanendo praticamente senza difesa.
Frattanto prede ambite dei pirati erano divenute le navi americane, che in quegli anni avevano intensificato i traffici nel Mediterraneo. Contro la piaga dei pirati e le esorbitanti richieste di questi a titolo di “assicurazione” fatte da Marocchini ed Algerini a John Adams, gli americani decisero di compiere un’azione di forza, dato che i plenipotenziari americani avevano riscontrato l’ostilità, dettata da motivi di predominio commerciale, di Francesi ed Inglesi.
Già il 20 marzo 1794 prevalse nel Congresso la linea di Alexander Hemilton, tesa a costituire una squadra navale a sostegno delle rotte commerciali americane.
Un accordo con gli inglesi a danno dei francesi provocò lo scoppio nel triennio 1796-99 della cosiddetta “quasi-war” tra la squadra americana e la flotta corsara francese, che infestava l’Atlantico.
Le consistenti forniture militari con le quali gli americani rifornivano i bey di Algeria, Libia e Tunisia, costituirono un efficace merce di scambio per la sicurezza della flotta americana.
Tale trattato si rivelò una vera e propria estorsione, tanto che nel 1801, all’ennesima pretesa del bey di Tunisi e del Pascià di Tripoli, il neoeletto presidente Thomas Jefferson decise di

inaugurare la strategia militare che gli americani utilizzano ancora oggi contro i cosiddetti “stati-canaglia”. Una squadra di 3 fregate e 1 goletta al comando del commodoro Richard Dale fu inviata nel Mediterraneo per contrastare le flotte barbaresche tra le quali si distingueva quella dell’ammiraglio tripolino Murad Rais rinnegato scozzese nemico giurato degli americani.
Il 6 febbraio 1802 altre 5 fregate al comando del commodoro Richard Valentine Morris furono inviate a partecipare al blocco del porto di Tripoli, che si rivelò un fallimento diplomatico, tanto che l’intervento francese a sostegno del bey Yusuf costrinse il Morris a ritirarsi, per poi essere in patria deferito alla Corte marziale.
Ma nel luglio dell’anno successivo il blocco riprese, sotto il controllo delle navi del commodoro Edward Preble, che poté contare sul sostegno di Re Ferdinando.
Frattanto il 24 marzo del 1804 fu predisposta una quarta spedizione, al comando del commodoro Sam Barron e forte di 4 fregate, 1 rifornitore e 40 *marines*.
Re Ferdinando noleggiò di buon grado le sue navi, più adatte a far sbarcare le truppe americani sui fondali bassi e sabbiosi della baia di Tripoli, mentre i franco-italiani, che occupavano la Puglia, dettero ostacolavano in ogni modo le operazioni, offrendo sostegno al bey Yusuf.
Nell’agosto 1804 “the shores of Tripoli” conobbero anche i colpi di cannone americani, che inflissero a Yusuf al perdita di 6 navi e 122 uomini.
Frattanto gli americani pressarono il fratello di Yusuf, Hamet Caramanli, a cui il perfido bey di Tripoli aveva usurpato il trono, affinché rovesciasse il bey nemico ed istaurasse a Tripoli un governo amico degli Stati Uniti.
Il 27 aprile 1807 la legione mista statunitense-duosiciliana-berbera assediò Derna e la conquistò. Ma ciò che persuase Yusuf a firmare la pace fu la costituzione del *Mediterranean*

found, col quale gli americani potevano continuare la guerra, fino a rovesciare il suo regno.
In seguito alla restaurazione ed al Congresso di Vienna, il Borbone, tornato sul trono delle Due Sicilie dopo la parentesi murattiana, stipulò il 25 aprile 1816 un trattato di pace col bey di Tripoli, che come al solito adottò la consueta strategia di alzare la posta, pretendendo il doppio della somma dovuta da Re Francesco.
Le fregate “Cristina” e “Regina Isabella” furono inviate nel 1825 a Tripoli, per saggiare il terreno soprattutto a livello diplomatico. Constatata l’impossibilità di una soluzione in tal senso, fu decisa l’azione militare. Dal 22 fino al 28 agosto 1825 i fortini del porto di Tripoli furono sottoposti ad un pesante cannoneggiamento. La baldanza dei corsari tripolini ne risultò addirittura accresciuta, tanto che lo Ionio ed il Canale di Sicilia vennero infestati dalle flotte barbaresche.
Il 27 settembre 1825 la "Regina Isabella" ed il "Principe Carlo" intercettarono la la "Mabrouka", goletta tripolina con 56 uomini d'equipaggio, la catturarono e la trasportarono nel porto di Trapani.
Il bey allora fu condotto a più miti consigli, ed il 28 ottobre 1828 fu costretto a firmare un trattato di pace con clausole a lui più sfavorevoli.
Il 23 marzo 1833 fu stipulato tra Regno delle Due Sicilie e Regno di Sardegna un accordo in funzione di contrasto ai pirati, che prevedeva una spedizione contro il bey di Tunisi, compiuta il 10 maggio dello stesso anno. Il 17 novembre veniva sottoscritto a Tunisi un trattato di pace e di amicizia fra il bey ed il Regno delle Due Sicilie, col quale si confermava una precedente convenzione, sottoscritta il 17 aprile 1816 col bey di Tripoli, in base alla quale la bandiera delle Due Sicilie era considerata come quella della "nazione più favorita" e si

stabiliva il rilascio degli schiavi (i prigionieri) di entrambe le parti.
Nel 1834 il sultano del Marocco Mulay Abdel Rahman stava armando navi da guerra per contrastare i traffici commerciali nel Mediterraneo e nell'Atlantico. Il 13 maggio un raggruppamento navale duosiciliano, al comando del retro ammiraglio Giavan Battista Staiti, forte di una corvetta ed una galeotta, salpò da Napoli diretto a Gibilterra, seguito dalla fregata "Regina Isabella". Dopo aver effettuato delle manovre nelle acque marocchine, la flottiglia duosiciliana si raggruppò nei pressi di Cadice. Col trattato di Tangeri del 20 giugno 1834 si concludeva per l'Italia l'incubo della pirateria barbaresca, sancendo il patto tra Francesco II e del Sultano l'apertura di un consolato del Regno delle Due Sicilie e la piena libertà di navigazione delle sue navi, dietro un donativo "una tantum" di 16000 colonnati.
La Francia aveva posto fine alle attività piratesche già nel luglio 1829, allorquando, in risposta ad una grave offesa arrecata dal dey Hussein al Console francese, i soldati di Carlo X erano sbarcati in Algeria con 67 navi da guerra e 40000 uomini, avevano costretto alla resa la guarnigione turca ed occupato la Casbah della Capitale Algeri. La spedizione militare si trasformò ben presto in occupazione coloniale concludendosi le operazioni solo nel 1847.
L'indipendenza della Grecia nel 1830 cagionò il definitivo spegnimento degli ultimi fuochi della pirateria nell'Adriatico, ed il Congresso di Parigi del 1856 sancì con un atto ufficiale la definitiva soppressione di quello che aveva costituito il principale incubo delle popolazioni rivierasche nel Mediterraneo e delle marine degli stati cristiani.

Bibliografia

ATTI 1° CONVEGNO DI STUDI, *Corsari turchi e barbareschi in Liguria,* Ceriale 1986
BONA E.,COSTA CALCAGNO P., MARMORI F.,COLMUTO ZANELLA G., *I Castelli della Liguria, "Architettura fortificata ligure"*, Genova 1972
BONO S. *I corsari barbareschi*, Torino 1964
BRAUDEL F. , *Il Mediterraneo:lo spazio, la storia, gli uomini,le tradizioni,* Milano 1992
CACCIAVILLANI I. *Lepanto*, Corbo e Fiore editore, Venezia 2003
CENNAMO M., *Pirati saraceni e barbareschi in Liguria*, Genova 2004
CENTRO STORICO(a cura del)"TÖRE DI SARACENI", *Le torri saracene di Arenzano*, Arenzano 1986
CONTE T.,*Genova una città in 20 storie*,Bari 1999
CONTE T., *Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Genova 2004
DEFOE D., *Storie di pirati*,Bari 1994
DELFINO G.,*Arenzano:la storia-le genti-le chiese- il folklore-gli incanti-i misteri*,Arenzano 1994
FEDOZZI G., I corsari turchi e barbareschi, Imperia 1988
GIACCHERO G., *Pirati, barbareschi, schiavi e galeotti,* Genova 1970
HARWARD B., *Pirati e corsari*,Milano 2004
HARRIS N., *Guarda dentro la nave dei pirati*, Novara 2004
HEERS J., *I Barbareschi: Corsari del Mediterraneo*,Roma 2003

ILARI V. E CERIANI F. *Yusuf Caramanli, il Saddam del 1805*, in Rivista Risk, 4 gennaio 2004
LENCI M. *Corsari, Guerra, schiavi e rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci 2006
LEONI A., *La croce e la Mezzaluna*, Ares edizioni 2002
PANETTA R., *Pirati e Corsari, turchi e barbareschi nel Mare Nostrum*, Mursia 1981
IDEM, *Il tramonto della mezzaluna*, Mursia 1984
PETTER G., (a cura di) , *La nave e la vela*, Firenze 1981
PLATT R., *I pirati*, Novara 1995
SANTI MAZZINI G., *Le armate e le potenze europee da Carlo Magno al 1914* vol.1 in Militaria, Mondadori editore per il giornale, 2006

Fonti internet http//www.corsaridelmediterraneo.it
http//www.ilportaledelsud.org

INDICE

INTRODUZIONE

PARTE PRIMA

CAPITOLO PRIMO

LA GEOPOLITICA

Dal contesto storico di partenza a Carlo V, fino alle guerre del 600 tra Spagna, Inghilterra, Francia e Paesi Bassi

Il ruolo dei corsari nelle lotte di successione dei Regni italiani

Attività diplomatica dei barbareschi?

Atlante delle razze dei corsari

Struttura sociale ed economica dei regni barbareschi

Bagni penali, schiavi e riscatti

Ordinamento istituzionale, dai regni arabi ai vassalli dell'Impero Ottomano, fino agli stati barbareschi

Le navi e le armi

Le basi di partenza delle incursioni (porti, isole e nascondigli)

Cantieristica ottomana e corsara

Fisionomia delle flotte
Fuste, galere, sciabecchi, brigantini e velieri: una tendenziale evoluzione?

L'artiglieria navale

Armamento individuale ed "uniformologia"

CAPITOLO SECONDO

LA STRATEGIA

Dagli assalti alle singole navi al blocco commerciale

La partecipazione ed il contributo di pirati e corsari agli scontri navali dell'Impero Ottomano

PARTE SECONDA

BREVE STORIA DELLA CORSA

Cap.1 Secolo XVI (il "secolo d'oro" dei corsari)

Cap.2 Secolo XVII (Corsari e Cavalieri)

Cap.3 Secoli XVIII e XIX (declino e fine della pirateria e della corsa)

BIBLIOGRAFIA